

**DAMPAK PENINGKATAN JALAN TERHADAP KONDISI
SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN
MIMIKA PROVINSI PAPUA
(KASUS RUAS JALAN STRATEGIS
TIMIKA – POMAKO – DERMAGA NUSANTARA)**

***INFLUENCES OF THE ROAD DEVELOPMENT TO THE
SOCIO-ECONOMIC CONDITION OF THE PEOPLE AT
MIMIKA REGENCY, PAPUA PROVINCE
(A Case of Timika – Pomako – Dermaga Nusantara
Strategic Route)***

JANIA B ASIR RANTE DANUN



**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2007**

**DAMPAK PENINGKATAN JALAN TERHADAP KONDISI
SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN MIMIKA
PROVINSI PAPUA (KASUS RUAS JALAN STRATEGIS
TIMIKA- POMAKO – DERMAGA NUSANTARA)**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Teknik Perencanaan Prasarana

Disusun dan diajukan oleh

JANIA BASIR RANTE DANUN

kepada

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2007**

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : **Jania Basir Rante Danun**
Nomor Mahasiswa : P2800205506
Program Studi : Teknik Perencanaan Prasarana

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesisi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, Februari 2007

Yang menyatakan,

Jania Basir Rante Danun

PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas perkenaan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan study pada Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyelesaian tesis ini banyak kendala yang dihadapi, namun semuanya dapat diatasi dengan adanya dukungan, bimbingan dan arahan dari berbagai pihak, untuk itu dengan hati yang tulus penulis menyampaikan terima kasih kepada yang terhormat Bapak Prof. Dr. H. M Tahir Kasnawi, SU, selaku ketua komisi penasihat dan Prof. Dr.-Ing. Herman Parung, M.Eng, selaku anggota komisi penasihat yang telah dengan ikhlas meluangkan waktu dan pikirannya setiap saat untuk membimbing dan mengarahkan kami dalam penyelesaian tesis ini.

Pada kesempatan ini pula penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Rektor Universitas Hasanuddin dan Direktur Pascasarjana Universitas Hasanuddin yang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk menempuh studi di Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Muh. Saleh Pallu, M. Eng, selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

3. Bapak Prof. Dr. Ir. H. M. Ramli Rahim , M.Eng, selaku Ketua Program Studi Teknik Perencanaan Prasarana
4. Bapak Prof. Dr. Ir. H. M. Yamin Jinca, MSt, selaku KPP Program Diploma dan Magister kerjasama Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dengan Pusbikteknik BPKSDM Departemen Pekerjaan Umum dan selaku dosen penguji yang telah dengan sabar dan penuh tanggung jawab membimbing, mengarahkan dan memberikan motivasi kepada seluruh mahasiswa untuk bisa menyelesaikan studi dalam jangka waktu yang telah ditentukan.
5. Bapak Bupati Mimika yang telah memberikan ijin dan bantuan moril serta materil dalam mendukung penulis menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin Makassar.
6. Seluruh staf pengelola Program Diploma dan Magister kerjasama Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dengan Pusbikteknik BPKSDM Departemen Pekerjaan Umum.
7. Rekan-rekan Program Study Teknik Perencanaan Prasarana Angkatan V yang begitu kompak dalam menyelesaikan studi di kampus kita tercinta. Semoga kekompakkan dan kerbersamaan kita tetap terjaga untuk selamanya.
8. Kedua orang tua tercinta Basir Lelelengan dan Maria Rante Danun yang selalu memberikan motivasi dan doa restu.
9. Semua pihak yang tidak bisa kami sebutkan satu persatu.

Ucapan terima kasih yang tak terhingga penulis haturkan kepada seluruh keluarga dan khususnya kepada suami tercinta Mus Muliadi serta kepada anak-anakku tersayang Indah Paskahila Rindawa Mus dan Fadhil Catrapraja Mus Saeho yang senantiasa menjadi spirit dan motivator bagi penulis selama mengikuti pendidikan hingga selesainya tesis ini.

Penulis sangat menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, karena itu dengan segala rendah hati penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan tesis ini dan harapan penulis semoga tulisan ini dapat memberi manfaat bagi pembacanya.

Makassar, Februari 2007

Jania Basir Rante Danun

ABSTRAK

JANIA B. RANTE DANUN. *Dampak Peningkatan Jalan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Mimika Provinsi Papua; kasus Ruas Jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara* (dibimbing oleh Tahir Kasnawi dan Herman Parung).

Penelitian ini bertujuan mengetahui kondisi sosial ekonomi masyarakat sebelum dan sesudah peningkatan jalan dan faktor-faktor sosial ekonomi yang signifikan memiliki hubungan dengan peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu.

Pengambilan data melalui studi pustaka, studi lapangan dengan menyebarkan kuesioner kepada responden. Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan komparatif (*comparative approach*), yaitu dengan cara membandingkan kondisi sosial ekonomi penduduk sebelum dan sesudah peningkatan jalan yang disusun dalam bentuk tabel frekwensi. Kemudian analisis yang juga digunakan adalah analisis chi kuadrat dengan menggunakan program komputer SPSS.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi sosial ekonomi masyarakat Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu dengan adanya peningkatan jalan tersebut adalah : aksesibilitas dimana terjadi kemudahan menjangkau fasilitas-fasilitas pelayanan bagi masyarakat yang semula tidak bisa menggunakan kendaraan bermotor karena kondisi jalan yang sangat jelek dan sekarang dapat menggunakan kendaraan bermotor untuk menempuh ke fasilitas-fasilitas pelayanan. Namun kualitas perumahan tidak mengalami perubahan yang cukup baik. Aksesibilitas, kepemilikan lahan, derajat kesehatan dan pendapatan memiliki hubungan yang kuat dengan peningkatan jalan sedangkan kualitas perumahan dan konflik antar suku hubungannya sangat lemah dengan peningkatan jalan tersebut.

ABSTRACT

JANIA B. RANTE DANUN. *Influences of The Road Development to The Socio-Economic Condition of The People at Mimika Regency, Papua Province, A Case in Timika – Pomako – Dermaga Nusantara Strategic Road (Supervised by Tahir Kasnawi and Herman Parung).*

The research aims to know the socio – economic condition of the people before and after the road development and the socio-economic factors that have relation significantly with road development Timika – Pomako – Dermaga Nusantara route.

The data was collected by means of literature study, field study and questionnaire distribution to respondents. The study was collected using comparative approach, by comparing the socio-economy of the residents before and after the road development. Then analysis which also used is analysis of chi square by using computer program SPSS.

The research shows that : the socio-economy of the residents at Timika – Pomako – Dermaga Nusantara route with the existence of the road development is: Accessibility which the residents can now use motorcycle to access service facilities But the quality of the housing has not good enough changed. Accessibility, ownership of farm, degree of health and income of residents have the strong connection with the road development. While intertribal conflict and quality of the housing have connection is very weak with the road development.

DAFTAR ISI

PRAKATA	v
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACK</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Ruang Lingkup Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Transportasi dan Pengembangan Wilayah	5
B. Hubungan Fungsi dan Klasifikasi Jalan	9
C. Peranan Transportasi	15
D. Manfaat Transportasi	21
E. Pendekatan Sosial Ekonomi dalam pembangunan	26
F. Penelitian Peningkatan Jalan Sebelumnya	30
G. Kerangka Pikir	33
BAB III. METODOLOGI PENELITIAN	
A. Jenis dan Desain Penelitian	34
B. Jenis dan Sumber Data	35
C. Lokasi dan Waktu Penelitian	36
D. Populasi dan Sampel	36

E. Teknik Pengumpulan Data	38
F. Teknik Analisis Data	38
G. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	42
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	47
B. Karakteristik Responden	64
C. Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan	65
D. Pengaruh Peningkatan Jalan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat	86
E. Indeks Kuatnya Hubungan antat Variabel Sosial Ekonomi	102
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	105
B. Saran	106
DAFTAR PUSTAKA	107
LAMPIRAN	110

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
1.	Jumlah populasi pada daerah penelitian	37
2.	Konversi Kualitatif Nilai IKH	41
3.	Pembagian Wilayah Kabupaten Mimika	48
4.	Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Mimika Per Distrik	50
5.	Kepadatan Penduduk Kabupaten Mimika Dirinci Menurut Distrik	52
6.	Jumlah Penduduk dan Rumah Tangga Distrik Mimika Timur dirinci per Kampung/Kelurahan Tahun 2005	53
7.	Banyaknya sekolah dirinci menurut Tingkat Pendidikan per Distrik di Kabupaten Mimika Tahun 2005	54
8.	Banyaknya Rumah Sakit, Puskesmas dan Puskesmas Pembantu menurut Distrik di Kabupaten Mimika Tahun 2005	56
9.	Status jalan, kondisi dan permukaan jalan Kabupaten Mimika Tahun 2002-2005	60
10.	Distribusi responden menurut tingkat pendidikan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	64
11.	Distribusi responden menurut tingkat pendidikan anak-anak dalam rumah tangga sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	66
12.	Banyaknya sekolah dirinci menurut tingkat pendidikan per kampung/kelurahan di Distrik Mimika Timur sebelum dan sesudah peningkatan jalan	67
13.	Distribusi Responden Menurut Jenis Pekerjaan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	68
14.	Distribusi responden menurut tingkat pendapatan sesudah	

peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	71
15. Distribusi responden menurut kepemilikan rumah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	72
16. Distribusi responden menurut jenis rumah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	73
17. Distribusi responden menurut pemakaian listrik sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	75
18. Distribusi responden menurut kepemilikan WC sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	76
19. Distribusi responden menurut peningkatan kepemilikan lahan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	77
20. Distribusi responden menurut derajat kesehatan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	78
21. Jumlah tenaga kesehatan menurut kampung/kelurahan sebelum dan setelah peningkatan jalan di Distrik Mimika Timur	79
22. Distribusi responden menurut tingkat aksesibilitas menuju pasar, pelayanan kesehatan, pusat Kota Timika, dan sekolah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	80
23. Distribusi responden menurut tingkat keselamatan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	81
24. Distribusi responden menurut konflik antar suku sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur	82
25. Rangkuman Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika	

Timur	84
26. Matriks Simpul Dampak Perubahan Kondisi Sosial Ekonomi	86
27. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Tingkat Pendidikan	87
28. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Pekerjaan	89
29. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Pendapatan	90
30. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Kepemilikan Rumah	92
31. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Jenis Rumah	93
32. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Fasilitas Listrik	93
33. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Fasilitas WC	94
34. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Kepemilikan Lahan	95
35. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Derajat Kesehatan	97
36. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Mobilitas Penduduk	98
37. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Keselamatan	99
38. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Konflik Antar Suku	101
39. Indeks Keeratan Hubungan antara peningkatan Jalan dengan Kondisi Sosial Ekonomi	102

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
1. Jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal	11
2. Kerangka Pikir	33
3. Peta Administratif Kabupaten Mimika	49
4. Kondisi jalan sebelum peningkatan	61
5. Kondisi jalan sesudah peningkatan	62
6. Diagram tingkat pendidikan responden	65
7. Kondisi perumahan penduduk	74

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
40. Formulir Kuisisioner Untuk Responden	110
41. Peta Jaringan Jalan Kabupaten Mimika	115
42. Tabulasi Data Hasil Kuisisioner	116
43. Tabulasi Data untuk SPSS	119
44. Hasil Pengolahan Data Chi-Kuadrat	121

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar merupakan prasyarat bagi terjadinya pergerakan ekonomi wilayah, dimana sebagai sistem pendukung dan pendorong, prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektifitas kegiatan ekonomi daerah. Banyak masalah kemiskinan yang terjadi dalam masyarakat disebabkan karena rendahnya tingkat aksesibilitas antar daerah sehingga daerah tersebut menjadi terbelakang dan kurang produktif.

Disisi lain, keberadaan transportasi juga mempengaruhi aspek sosial budaya dalam masyarakat, misalnya dengan berubahnya gaya hidup yang diakibatkan oleh adanya perubahan tata guna lahan dan kesempatan kerja. Hal lain yang timbul dalam aspek ini adalah misalnya berhubungan dengan masalah hukum dan undang-undang akibat berpindahnya penduduk, timbulnya konflik dan kejahatan-kejahatan lain.

Bagi pemerintah kabupaten untuk mempercepat laju pembangunan daerah yang lebih baik akan sangat sulit tanpa dukungan pelayanan transportasi yang baik dan handal. Akibat terbatasnya pelayanan transportasi yang ada, potensi sektor-sektor unggulan yang ada akan tetap tersimpan sebagai potensi yang sulit untuk dikembangkan

lebih lanjut. Selain itu kinerja pelayanan transportasi yang rendah juga akan menghambat upaya pemerataan pembangunan daerah.

Ruas Jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara merupakan urat nadi perekonomian daerah Kabupaten Mimika karena ruas jalan tersebut adalah satu-satunya akses yang menghubungkan Kota Timika sebagai pusat jasa dan perdagangan dengan Pomako sebagai pelabuhan rakyat dan Dermaga Nusantara sebagai pelabuhan bongkar muat barang.

Hal ini jugalah yang mendasari Pemerintah Kabupaten Mimika dalam menetapkan ruas jalan ini sebagai jalan strategis kabupaten, dimana sesuai dengan Undang-undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, pada pasal 9 ayat 4 diuraikan bahwa jalan strategis kabupaten adalah jalan yang diprioritaskan untuk melayani kabupaten berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan dan keamanan kabupaten.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk meneliti “Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan di Kabupaten Mimika Provinsi Papua (Kasus Ruas Jalan Strategis Timika – Pomako – Dermaga Nusantara)“.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana perbandingan kondisi sosial ekonomi masyarakat sebelum dan sesudah peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

2. Apa saja faktor-faktor sosial ekonomi yang secara signifikan memiliki hubungan dengan peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

C. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian yang hendak dicapai yakni :

1. Untuk mengetahui perbandingan kondisi sosial ekonomi penduduk sebelum dan sesudah peningkatan ruas jalan Strategis Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor sosial ekonomi yang secara signifikan memiliki hubungan dengan peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

D. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi hanya terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat dengan adanya peningkatan ruas jalan strategis Timika – Pomako – Dermaga Nusantara sepanjang 21 Km di Desa Hiripau, Pomako, Pigapu dan Kaugapu Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dapat dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah Kabupaten Mimika dan Pemerintah Provinsi Papua tentang adanya perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat sebagai akibat peningkatan jalan yang ada di Kabupaten Mimika.
2. Dapat memperluas kajian ilmu pengetahuan khususnya bila ditinjau dari aspek sosial ekonomi dalam perencanaan pembangunan untuk kepentingan umum.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Menurut Morlok (1995;33-34) bahwa transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Permintaan baru akan transpor telah membawa kepada pengembangan teknologi baru yang dapat memenuhi kebutuhan yang semakin meningkat dan kemajuan-kemajuan dalam bidang transportasi tersebut telah memungkinkan perubahan dalam cara hidup kita dan cara masyarakat diatur dengan demikian mempengaruhi pengembangan peradaban manusia. Pada saat yang sama transpor banyak menghabiskan sumber daya sebagai berikut : waktu yang dipergunakan banyak manusia dalam membangun, memelihara dan mengoperasikan sistem transpor, minyak dan material serta tanah. Pengeluaran-pengeluaran tersebut akan sia-sia apabila tidak ada manfaat yang nyata yang didapat dari pemakaian transpor yang luas tadi, yaitu keuntungan berupa peningkatan kualitas hidup secara menyeluruh.

Von Thunen mengemukakan bahwa biaya transpor merupakan determinan utama untuk menentukan lokasi suatu industri, meskipun bukan satu-satunya. Konsep dasar yang digunakan dalam analisis Isard

adalah masukan transport (*transport input*). Masukan transpor diartikan sebagai perpindahan suatu berat unit atas jarak unit. Berat unit dilukiskan sebagai garis transformasi (*transformation line*). Jarak unit dilukiskan sebagai garis perbandingan harga (*price ratio line*) atau perbandingan transpor relatif (*relative transport ratio*). Masukan transpor berkaitan dengan besarnya usaha untuk melakukan perpindahan melintasi tata ruang. Dalam kenyataannya terdapat perbedaan biaya transpor karena perbedaan panjang dan karakteristik jarak yang ditempuh, tipe atau jenis komoditas yang diangkut, tingkat persaingan dalam sektor transpor, topografi, wilayah di atas mana muatan tersebut diangkut (H.W. Richardson; 1972, 49-50 dalam Adisamita; 2005).

Masih menurut Morlok (1995;35-36) bahwa dengan adanya pengurangan biaya transportasi yaitu perpindahan barang hasil produksi dari suatu wilayah akan memberikan kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*) sehingga nilai barang tersebut menjadi besar dengan biaya transportasi yang lebih rendah.

Hendarto, Sri (2001;1) mengemukakan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dan fasilitas yang digunakan untuk memindahkannya. Perpindahan/ pergerakan manusia merupakan hal yang penting dipikirkan khususnya di daerah perkotaan, sedangkan angkutan barang sangat penting untuk menunjang kehidupan perekonomian.

Sistem transportasi adalah untuk menggerakkan lalu lintas dari satu tempat ke tempat yang lain. Seorang penumpang bermaksud untuk pergi dari suatu tempat asal, ke tempat yang lain yaitu tempat tujuan; sama halnya dengan angkutan barang. Karena pelayanan transportasi tidak selalu ada di setiap tempat dari jenis dan kualitas yang sama, maka penting untuk diikutsertakan dalam setiap analisis karakteristik lokasi sarana yang menetap tetap dari sistem tersebut yaitu terminal, ruas jalan dan persimpangan jalan.

Menurut Adisasmita (2005:2) bahwa ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya manusia secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan.

Transportasi mempunyai karakteristik dan atributnya yang menunjukkan arti dan fungsi spesifiknya. Fungsi utamanya untuk menghubungkan manusia dengan tata guna lahan. Sebagai faktor integrasi dan koordinasi pada masyarakat industri, transportasi terlibat

dalam pemindahan barang. Perkembangan dalam bidang transportasi memberi kemudahan kepada manusia dalam melakukan pergerakan. Barang mempunyai nilai rendah jika tidak mempunyai nilai utilitas, yaitu nilai pemenuhan kebutuhan. Transportasi mempunyai dua macam utilitas yaitu utilitas ruang (tempat) dan utilitas waktu. Dalam ukuran ekonomi, berarti bahwa tersedianya barang di tempat tertentu pada waktu tertentu sesuai dengan kapan dan dimana barang itu diperlukan.

Tamin (2000 : 18) mengemukakan perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas ditempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan.

Suatu perencanaan transportasi dimaksudkan untuk mengatasi masalah transportasi yang terjadi sekarang dan yang mungkin dimasa yang akan datang. Perkembangan jumlah penduduk, industri dan ekonomi yang telah meningkat tuntutan kehidupan dan penghidupan masyarakat yang harus diwujudkan dalam tata kehidupan pemukimannya.

Dalam perencanaan jaringan transportasi jalan wilayah, interaksi timbal balik antara transportasi dan tata ruang merupakan komponen utama yang harus dianalisis dan dimodelkan untuk menyusun kerangka kebijakan yang efisien dan terpadu. Dalam proses perencanaan hubungan timbal balik tersebut harus dikaji dalam kerangka sistem dimana antara perencanaan transportasi dan tata ruang harus dihubungkan dan dikaji

secara terpadu, sehingga interaksi transportasi di dalam jaringan mampu mendukung roda gerak perekonomian masyarakat.

Abbas Salim (1993;1) menguraikan tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara.

Kriteria ini untuk menyatakan tingkat pertumbuhan suatu daerah yaitu tingkat kemudahan bagi masyarakat untuk mendapatkan kebutuhan-kebutuhannya, baik berupa kebutuhan hidup maupun kebutuhan usaha. Semakin tinggi tingkat kemudahan suatu tempat memenuhi berbagai kebutuhan manusia, berarti semakin kuat daya tariknya mengundang dan kegiatan ekonomi setempat tersebut, sebaliknya kemudahan memasarkan hasil produksi suatu daerah semakin memacu tingkat produksi yang dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

Menurut W .Chistaller dalam Adisasmita (1998) yang menjadi unsur-unsur fundamental dalam pengembangan wilayah adalah (1) pusat, (2) wilayah pengaruh dan (3) jaringan jalan.

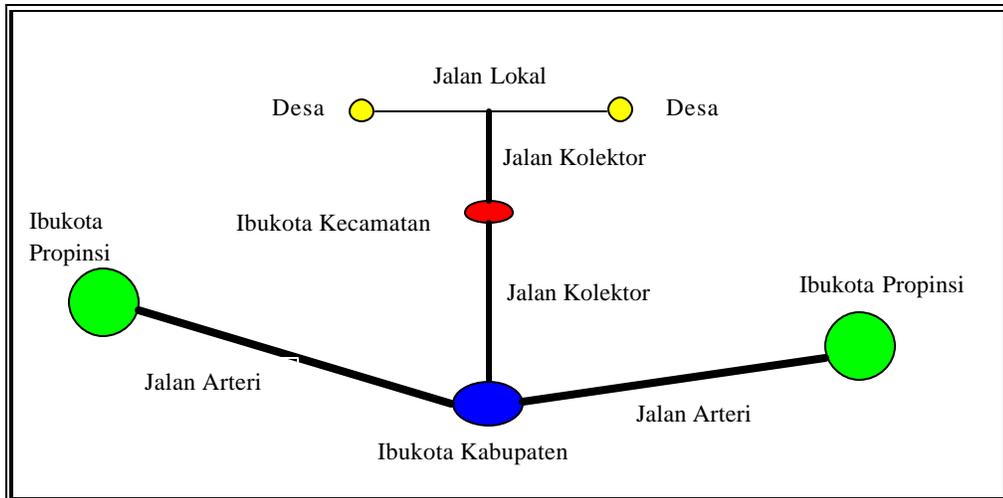
B. Hubungan Fungsi Klasifikasi Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1980, kemudian di revisi dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, mengelompokan jaringan jalan menurut peranannya yaitu ;

1. Jalan arteri, jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
2. Jalan kolektor, jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal, jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Sedangkan didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan, menguraikan sistem jaringan jalan sekunder terdiri dari 3 fungsi / peran ;

1. Arteri Sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
2. Kolektor Sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
3. Lokal Sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dengan perumahan.



Gambar 1. Jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal (Sumber : Hendarto, Sri , 2001)

Jalan arteri umumnya memberikan fasilitas pelayanan yang menerus antar dua kota besar, yang akan menimbulkan dan menarik sebagian besar lalu lintas yang relatif berjarak jauh. Jalan kolektor pada dasarnya memberikan pelayanan kota-kota yang lebih kecil, menghubungkan kota dengan jalan arteri. Jalan kolektor ini mengumpulkan lalu lintas dari jalan lokal dari tempat-tempat yang lebih kecil lagi dan juga sebagai jalur distribusi lalu lintas dari jalan arteri ke kota-kota/ tempat-tempat yang lebih kecil lagi.

Sedangkan masih menurut Hendarto, Sri (2001;11-12), klasifikasi jalan berdasarkan kewenangan pembinaannya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Jalan Nasional

Jalan nasional yaitu ruas jalan yang karena tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya berada pada Pemerintah Pusat. Ruas jalan yang termasuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

- a) Jalan Arteri Primer
- b) Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi
- c) Jalan Lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

2. Jalan Propinsi

Jalan propinsi yaitu ruas jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Provinsi. Adapun yang termasuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

- a) Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kota.
- b) Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten/kota dengan ibukota kabupaten/kota lainnya.
- c) Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan propinsi
- d) Jalan yang ada di dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta, kecuali yang ditetapkan sebagai jalan nasional.

3. Jalan Kotamadya/kabupaten

Jalan kotamadya/kabupaten adalah yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten. Adapun yang termasuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

- a) Jalan Kolektor Primer yang tidak termasuk kedalam baik jalan nasional maupun jalan propinsi
- b) Jalan Lokal Primer
- c) Jalan Sekunder yang tidak termasuk kedalam baik jalan nasional maupun jalan propinsi
- d) Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis ditinjau dari segi kepentingan Kabupaten/kotamadya
- e) Jalan khusus yaitu jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya bersifat khusus maka kewenangan peminannya diserahkan kepada instansi/badan hukum atau perseroan yang membangun dan mengelola jalan tersebut.

Sedangkan pembagian kelas jalan diatur oleh Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan. Pembagian kelas tersebut adalah :

1. Jalan Kelas I

Jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang

tidak melebihi 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan lebih besar dari 10 ton.

2. Jalan Kelas II

Jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 10 ton.

3. Jalan Kelas III A

Jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.

4. Jalan Kelas III B

Jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.

5. Jalan Kelas III C

Jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 mm, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.

Ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara yang merupakan tempat dilaksanakan penelitian ini merupakan jaringan jalan propinsi tetapi pada tahun 2002 berdasarkan pertimbangan pengembangan wilayah penanganannya dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Mimika dan menurut peranannya ruas jalan ini merupakan jalan arteri sedangkan kelas jalan ini adalah kelas III dan merupakan jalan yang memfasilitasi pembangunan di Kabupaten Mimika sebab selain menghubungkan Kota Timika dengan Pelabuhan Rakyat dan Dermaga Nusantara, ruas jalan ini juga menghubungkan Kota Timika dengan Tembagapura yang merupakan pusat kegiatan dan produksi PT. Freeport Indonesia. Terlihat bahwa dinamika perekonomian daerah Mimika masih sangat dipengaruhi oleh kegiatan pertambangan PT. Freeport Indonesia. Sebagian besar Pendapatan Asli Daerah (PAD) disumbang dari sektor pertambangan yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun.

C. Peranan Transportasi

Peranan jalan dan jaringan jalan adalah memberikan akses ke rumah dan mobilitas pergerakan. Akses memang perlu untuk suatu daerah, sedangkan mobilitas diberikan untuk berbagai tingkatan pelayanan yang diikuti oleh beberapa elemen kualitatif seperti ; kenyamanan, kecepatan yang relatif bisa tetap, tetapi yang lebih mendasar sebetulnya adalah faktor kecepatan operasional dan waktu tempuh perjalanan.

Prasarana jalan digunakan untuk melayani lalu lintas sarana angkutan yang mengangkut barang dan orang/penumpang dari tempat asal ketempat tujuan. Dengan dibangunnya prasarana jalan, maka diharapkan dapat mendorong penduduk (petani) lokal untuk mengelola lahannya secara intensif dan ekstensif, yang selanjutnya akan mendorong terjadinya peningkatan hasil produksi berupa komoditas pertanian. Dapat dikatakan bahwa prasarana jalan berfungsi sebagai sektor pendorong berkembangnya sektor-sektor lain, yang berarti fungsi prasarana jalan dalam pembangunan dan perekonomian bersifat lintas sektoral (Adisasmita, 2005).

Pada tingkat regional angkutan jalan raya merupakan metode yang paling banyak digunakan untuk pemindahan manusia dan barang. Keadaan jalan desa bermacam-macam ada yang terdiri dari aspal, batu, tanah keras dan ada yang merupakan jalan setapak. Menurut fungsinya pada umumnya jalan di desa merupakan jalan lokal. Sarana angkutan yang dulunya berjalan kaki dan dewasa ini sudah banyak digunakan kendaraan bermotor.

Mengingat sangat pentingnya peranan transportasi seperti diuraikan diatas maka sistem transportasi harus mendapat perhatian khusus mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi dan monitoring sehingga permasalahan transportasi baik sekarang maupun yang akan datang dapat tertangani dengan baik.

Menurut Tamin (2000 : 7) bahwa pada dasarnya prasarana transportasi mempunyai dua peran utama yaitu :

- 1) Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan.
- 2) Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Peran pertama sering digunakan oleh para perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Katakanlah ada suatu daerah permukiman baru yang hendak dipasarkan; tidak akan pernah ada peminatnya kalau di daerah itu tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Begitu prasarana transportasinya tersedia, maka aksesibilitas permukiman tersebut menjadi semakin tinggi yang akhirnya menyebabkan minat pembeli menjadi bertambah untuk tinggal disitu. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai, jika tidak tersedia prasarana transportasi, yang mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi.

Menurut Jinca (2002) bahwa transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat lokal serta daerah layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial, serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas yang cukup, sebaliknya adalah daerah yang kurang baik sistem transportasinya mengakibatkan

keadaan ekonomi masyarakatnya berada dalam keadaan statis atau dalam tahap immobilitas.

Peranan ekonomi dari transportasi menurut Morlok (1995;46) adalah sebagai berikut :

- a. Transpor memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan suatu daerah, dan memungkinkan digunakannya sumber yang lebih murah ataupun lebih tinggi mutunya. Sebagai tambahan, barang yang tidak bisa didapat di daerah setempat dapat menjadi tersedia.
- b. Pemakaian sumber yang lebih efisien mengakibatkan timbulnya kekhususan setiap daerah ataupun pembagian tenaga kerja yang sesuai, yang mengakibatkan penambahan jumlah barang yang harus dikonsumsi. Berhubungan erat dengan hal ini adalah kemungkinan untuk mengkonsentrasikan produksi pada satu atau beberapa lokasi saja tetapi memungkinkan untuk melayani daerah pemasaran yang luas, sehingga keuntungan ekonomis dalam skala produksi dapat dimanfaatkan.
- c. Karena penyaluran barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat saja maka barang-barang dapat disalurkan dari sumber-sumber alternatif lainnya apabila sumber yang biasa dipakai tidak dapat memenuhi semua kebutuhan.

Abbas Salim (1993;1-2) menjelaskan bahwa transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan dari pengembangan ekonomi, yaitu : 1) meningkatkan pendapatan nasional,

disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah; 2) Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah; 3) mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa mensupply pasaran dalam negeri; 4) menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi Pembangunan Ekonomi Negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*) (Abbas Salim, 1993;10).

Menurut Morlok (1995;47-55) Kalau kita bicara mengenai peranan sosial dalam transportasi, kita melihat kepada organisasi umum di masyarakat, cara hidup yang berkaitan dengan sejumlah kegiatan, baik secara ekonomi maupun non-ekonomi yang menyangkut manusia.

Pada waktu transportasi makanan dan minyak/bahan bakar sudah mulai mudah dan makanan sudah dapat disimpan untuk beberapa waktu, maka pemukiman yang permanen mulai terbentuk. Tempat pemukiman ini banyak berada pada titik-titik transportasi penting dengan pertimbangan keuntungan dapat berdagang dengan daerah tetangga yang lebih maju ekonominya dan dapat pula mengakibatkan pertumbuhan pemukiman di lokasi-lokasi yang memudahkan hubungan dengan daerah tetangga tadi.

Ukuran pemukiman tidak hanya dibatasi oleh ukuran daerah darimana permukiman tersebut mendapatkan makanan dan keperluan lainnya, tetapi juga oleh pertimbangan pergerakan penduduk. Bukan

hanya perjalanan ke tempat kerja saja yang sangat dipengaruhi oleh peningkatan teknologi transportasi. Biaya perjalanan, bukan saja dalam uang tetapi juga dalam waktu, energi dan gangguan yang dialami dalam perjalanan sekarang sangat murah dan kecil sehingga sekarang banyak terjadi perjalanan untuk segala keperluan dalam jarak jauh lebih panjang dibandingkan dengan jarak yang ditempuh dengan berjalan kaki.

Kemudahan dalam bepergian telah menyebabkan terjadinya beberapa perubahan. Yang pertama ialah tersedianya banyak pilihan untuk tempat tinggal dalam kaitannya dengan tempat bekerja. Begitu pula dengan toko-toko serta usaha perdagangan lainnya dapat berlokasi dimana saja dan bisa berharap bahwa pembeli atau pengunjung akan datang berbelanja disana.

Ada dua peran utama politik transportasi. Pertama, transportasi bersama-sama dengan komunikasi dapat memudahkan pemerintahan suatu wilayah yang luas oleh satu pusat kekuasaan tertentu, dan dapat menyeragamkan penggunaan hukum dan keadilan di sana. Kedua, dengan beragamnya teknologi transportasi, maka pilihan yang harus diambil juga sangat banyak, masyarakat harus dapat memilih sistem transportasi yang paling sesuai bagi mereka karena dapat memberikan pengaruh yang penting terhadap struktur ekonomi dan sosial masyarakat mereka (menurut Morlok, 1995 ;61).

D. Manfaat Transportasi

Adisasmita (2005;30) mengemukakan bahwa berbagai penemuan dalam pembuatan sarana dan prasarana transportasi telah meningkatkan kelancaran dan kapasitas transportasi, pertumbuhan penduduk serta kesejahteraan manusia. Pengangkutan manusia dan barang secara mudah dari suatu tempat ke tempat lain telah mendapat perhatian besar dalam kehidupan modern dan upaya penyempurnaan sistem transportasi secara terus menerus akan meningkatkan standar kehidupan.

Perubahan dalam sistem transportasi dari suatu wilayah dapat mempunyai pengaruh yang signifikan pada pola kegiatan sosial dan ekonomi. Dalam jangka pendek suatu perubahan dalam sistem transportasi akan dicerminkan oleh perubahan pola perjalanan untuk waktu yang lebih panjang, lokasi dan sifat kegiatan sosial dan ekonomi akan berubah secara signifikan. (Adisasmita, 2005;8).

Dalam Balitbang Kimpraswil (2003), dijelaskan bahwa paling tidak empat manfaat utama adanya infrastruktur jalan bagi masyarakat, yaitu:

- a) Membuka keterisolasian wilayah dan daerah. Adanya jalan akan membuka wilayah-wilayah dan masyarakat yang dulunya terisolasi. Semakin terbukanya suatu wilayah akan mempercepat perubahan-perubahan sosial yang merupakan persyaratan bagi proses pembangunan.
- b) Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran roda ekonomi wilayah. Adanya jalan akan mempermudah distribusi dan pemasaran

suatu komoditi sehingga merangsang aktivitas dan tumbuhnya kegiatan perekonomian di daerah tersebut. Dengan tumbuhnya perekonomian, maka kesempatan masyarakat untuk meningkatkan penghasilan mereka akan lebih besar.

- c) Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas sosial, kesehatan, pemerintahan, dan lain-lain. Dengan adanya jalan, fasilitas-fasilitas sosial akan dapat dicapai secara lebih mudah dan cepat oleh masyarakat. Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk. Adanya jalan akan mempermudah hubungan antar satu daerah dengan daerah lain.
- d) Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk. Adanya jalan akan mempermudah hubungan antar satu daerah dengan daerah lain. Dengan demikian masyarakat di satu daerah akan dapat mengunjungi masyarakat daerah lain secara lebih mudah dan cepat. Begitu pula dengan masyarakat yang berada jauh diluar daerah. Keluar masuknya berbagai masyarakat dengan latar belakang yang berbeda ini akan meningkatkan komunikasi.

Manfaat transportasi menurut Adisasmita (2005;30), meliputi berbagai aspek kehidupan dan kegiatan manusia yang dapat diklasifikasikan, yaitu aspek ekonomi, aspek sosial, dan aspek politik.

1. Manfaat di Bidang Ekonomi

Menurut Adisamita (2005;31) adalah tujuan transportasi untuk kepentingan masyarakat sangat tergantung pada daerah-daerah sumber bahan baku. Konsentrasi primer terjadi di sekitar daerah-daerah produksi pangan dan sandang, dimana tersedia bahan-bahan baku yang dibutuhkan. Tenaga kerja yang tidak diperlukan untuk menghasilkan barang kebutuhan pokok tersebut akan diarahkan untuk membuat barang-barang lainnya. Kemampuan masyarakat memproduksi bertambah luas sehingga mendorong pertukaran barang-barang antar daerah. Semakin efektif pemanfaatan-pemanfaatan sumber daya alam berarti semakin meningkat pula standar hidup penduduk pada umumnya . Keadaan semacam ini tidak mungkin terjadi tanpa ditunjang oleh fasilitas transportasi yang baik.

Kelancaran pertukaran barang-barang mempunyai pengaruh penting, misalnya dalam hal :

- a. Perluasan daerah pemasaran. Dengan adanya kemajuan teknologi dan tersedianya berbagai jenis alat transportasi telah membuktikan bahwa kemungkinan kontak antara dua pihak yaitu antara pihak penjual dan pihak pembeli telah bertambah luas.
- b. Suplai barang-barang dalam pasar yang berbeda tempat dapat diseimbangkan sesuai dengan keadaan permintaannya. Kelebihan suplai barang di suatu daerah dapat dipindahkan atau dikirimkan ke

daerah lain yang memerlukannya atau daerah yang sedang mengalami kelangkaan (*scarcity*).

- c. Jika daerah pemasaran bertambah luas maka persaingan diantara penjual meningkat, selanjutnya terdapat kecenderungan bahwa harga barang dapat dipertahankan pada tingkat layak (*reasonable price*).
- d. Spesialisasi akan mendorong kecenderungan kegiatan produksi berkonsentrasi pada sumber bahan mentah (*raw material*) atau memilih lokasi mendekati pasar (*market oriented*) sehingga terdapat kesempatan untuk memproduksi dalam jumlah besar.

Sedangkan menurut Munawar (2005;3) bahwa manfaat ekonomi dari transportasi dapat diperoleh dari adanya pengurangan BOK (Biaya Operasi Kendaraan), pengurangan waktu perjalanan, pengurangan kecelakaan, penambahan kenyamanan, peningkatan produksi daerah, pengurangan biaya transpor barang, serta manfaat akibat kenaikan nilai lahan.

2. Manfaat di Bidang Sosial

Kegiatan transportasi memberikan manfaat di bidang sosial (Adisasmita, 2005;32), yaitu mendorong :

- a. Kegiatan perjalanan penumpang, pertukaran barang-barang cetakan dan kebudayaan yang selanjutnya dapat menunjang peningkatan pembangunan intelektual, karena pemikiran-pemikiran dan pengalaman-pengalaman dari daerah tertentu dapat ditransfer ke daerah lain.

- b. Pendidikan dan pengajaran dapat pula dikembangkan dengan cara pertukaran pengetahuan diantara negara-negara.
- c. Di daerah yang jarang penduduknya atau suatu daerah yang mengalami bencana alam atau wabah penyakit dapat diberikan bantuan bahan makanan, obat-obatan, tenaga dokter dan sebagainya tanpa banyak mengalami hambatan.
- d. Penduduk menjadi tidak terlalu terikat pada daerah tempat tinggalnya atau keluarganya; mereka dapat mencari pekerjaan di luar daerahnya.
- e. Kegiatan rekreasi dapat mempererat hubungan antar penduduk di daerah satu dengan lainnya.

Munawar (2005;4) mengemukakan bahwa dari sisi sosial, sistem transportasi berkaitan dengan konektivitas antar daerah (misalnya daerah terisolir), serta pemerataan pembangunan.

3. Manfaat di Bidang Politik

Manfaat transportasi terhadap bidang politik menurut Adisasmita (2005 ;33), adalah :

- a. Kesatuan nasional menjadi lebih kuat jika isolasi daerah-daerah terpencil dapat diatasi. Hubungan pemerintahan dengan rakyat dan penyeluran ide dan informasi dalam bentuk tulisan dapat dilaksanakan dengan lancar sehingga karakter nasional dapat terwujud dengan kokoh (*national character building*).
- b. Pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas secara seragam ke seluruh penjuru tanah air. Pelayanan-pelayanan tersebut

meliputi tertib hukum, penegakan hukum, pelayanan kesehatan, pendidikan dan lain-lain.

- c. Pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi luar ataupun dari dalam ditentukan pula oleh sistem transportasi yang efektif yang mampu menunjang mobilitas sumberdaya nasional dan faktor-faktor dominan lainnya pada waktu diperlukan dan mampu memindahkan kekuatan militer (misalnya dalam masa perang).

Sedangkan menurut Munawar (2005 ;4), dari sisi politik sistem transportasi berkaitan erat dengan wawasan nusantara dan sistem Hankamnas (pertahanan keamanan nasional).

E. Pendekatan Sosial Ekonomi dalam pembangunan

Menurut Kodoatie (2005;268-269) bahwa tidak ada suatu teori pun yang menjelaskan dengan mantap tentang keberadaan jalan dan pertumbuhan pembangunan. Yang secara umum dapat diterima adalah bahwa keberadaan jalan dan fasilitas transportasi lain pada tingkat tertentu akan sangat esensial merangsang dan memberi peluang pertumbuhan ekonomi dan sosial. Dengan kata lain pembangunan ekonomi dikondisikan oleh prasarana transportasi pada tingkat tertentu. Disisi lain untuk masyarakat dalam membangun dan memelihara prasarana transportasi pada level tertentu memerlukan dukungan organisasi, pengetahuan dan pembangunan ekonomi.

Perbaikan jalan akses atau pembangunan jalan baru akses ke pedesaan berdampak cukup signifikan terhadap beberapa aspek misalnya:

- a. Membuka kesempatan kerja pada tahap pelaksanaan konstruksi khususnya yang menggunakan sistem padat karya.
- b. Meningkatkan akses bagi perumahan pedesaan terhadap kesempatan kerja dan pusat kesehatan, perkantoran, pendidikan dan sebagainya.
- c. Meningkatkan ikatan sosial dan integrasi nasional.
- d. Meningkatkan pasokan barang-barang konsumsi import dengan harga yang lebih murah.
- e. Pembangunan pertanian dengan hasil yang lebih tinggi, perubahan guna lahan, peningkatan penggunaan kebutuhan pertanian yang lebih modern dan peningkatan produksi untuk dipasarkan.

Jalan memfasilitasi pembangunan pedesaan. Jalan baru akan meningkatkan akses yang pada akhirnya akan meningkatkan kondisi kehidupan dan kesempatan untuk memperoleh pendapatan, dimana peningkatan kondisi kehidupan dan pendapatan berarti pembangunan. Peningkatan jaringan jalan setempat di daerah pedesaan akan memberikan akses yang lebih baik menuju jaringan jalan utama dan membawa penduduk menuju arus utama aktivitas perekonomian yang sangat berpengaruh terhadap pengembangan sosial ekonomi mereka. (Parikesit, 2002;94-95).

Sosiologi ekonomi adalah aplikasi dari kerangka referensi umum, variabel-variabel, dan model-model penjelasan dari sosiologi terhadap aktivitas-aktivitas yang kompleks mengenai produksi, distribusi, perdagangan, dan konsumsi dari barang-barang yang langka dan jasa-jasa. (Smelser, 1987;63)

Dalam proses pembangunan aspek sosial ekonomi penduduk merupakan unsur yang sangat penting. Dan menurut Hagul dalam Basilius (1988) dalam Alam (2005) pendekatan sosial ekonomi pembangunan pada umumnya terbagi tiga yaitu :

1. *The trickle down theory*, yaitu suatu pendekatan program percepatan pembangunan yang terpusat pada pertumbuhan ekonomi dan hasilnya dinikmati baik secara langsung atau tidak langsung oleh masyarakat.
2. *Basic needs approach*, yaitu pendekatan yang meliputi upaya secara langsung menanggulangi masalah kebutuhan pokok, misalnya : gizi, kesehatan, kebersihan, pendidikan dan lain-lain.
3. *Development from within*, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengembangkan potensi kepercayaan dan kemampuan masyarakat itu sendiri untuk mengorganisasikan diri sendiri serta membangun sesuai dengan tujuan yang mereka kehendaki.

Aspek sosial ekonomi pada suatu masyarakat pada umumnya dipengaruhi oleh kondisi lingkungan alam dimana masyarakat tersebut berdomisili. Aspek sosial ekonomi memberikan gambaran terhadap tingkat kesejahteraan ataupun pendapatan masyarakat, jenis atau keragaman

mata pencarian yang ditekuni, dan upaya-upaya individu maupun kelompok dalam meningkatkan kesejahteraannya. Hal ini didukung oleh Roucek dan Warren (1984) dalam Alam (2005) yang menyatakan bahwa kondisi sosial ekonomi seseorang dapat ditentukan lewat kegiatan ekonomi yang dilakukan, jumlah pendapatan yang diperoleh, jenis pekerjaan yang ditekuni, pendidikan formal, kepemilikan barang, kepemilikan rumah.

Sedangkan menurut Kasnawi dalam Amien (1996) menguraikan indikator sosial ekonomi yang secara langsung maupun tidak langsung mengukur tingkat pemenuhan dasar masyarakat, seperti : keadaan perumahan, tingkat pendidikan, derajat kesehatan, kesempatan kerja dan aksesibilitas ke fasilitas pelayanan umum dan sumber-sumber informasi.

Menurut Adisasmita ((2005 :39) bahwa jasa pelayanan transportasi diusahakan agar lancar (*speed*), selamat (*safety*), cukup (*adequency*), Frekwensi (*frequency*), teratur (*regularity*), bertanggung jawab (*responsibility*) dan murah (*acceptable cost*).

Ruas Jalan Timika - Pomako – Dermaga Nusantara sebagai ruas jalan strategis yang diprioritaskan untuk melayani kabupaten dengan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan dan keamanan kabupaten, sehingga berdasarkan hal tersebut dapat dikatakan bahwa faktor-faktor lain yang dapat dimasukkan sebagai variabel adalah faktor keselamatan dan faktor konflik antar suku

yang merupakan kondisi spesifik di Kabupaten Mimika yang rawan akan konflik antar suku.

Adapun faktor-faktor sosial ekonomi masyarakat yang dapat menerima dampak terhadap peningkatan jalan di Kabupaten Mimika dalam penelitian ini adalah : pendidikan, pekerjaan, pendapatan, keadaan perumahan, kepemilikan lahan, derajat kesehatan, aksesibilitas ke fasilitas pelayanan umum dan sumber-sumber informasi, keselamatan dan konflik antar suku.

Sebagai suatu bentuk kebijakan, pembangunan mempunyai arti yang positif bagi peningkatan dan kemajuan masyarakat, karena pada hakekatnya pembangunan adalah usaha terencana yang dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat untuk meningkatkan taraf hidup, kualitas kehidupan dan martabat manusia. Disamping itu tujuan pembangunan adalah meningkatkan kondisi sosial/budaya dan ekonomi masyarakat yang kurang baik menjadi kondisi sosial/budaya dan ekonomi masyarakat yang baik.

F. Penelitian Peningkatan Jalan Sebelumnya

Penelitian yang terkait dengan peningkatan jalan sebelumnya dilakukan oleh Chairul Alam pada tahun 2005 dengan judul penelitian "Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan di Kabupaten Bima Nusa Tenggara Barat (Kasus Jalan Kananta-Sai-Sampungu).

Persamaan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah sama-sama meninjau atau melihat dampak sosial ekonomi peningkatan jalan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di sekitar ruas jalan tersebut.

Namun perbedaan kedua penelitian ini terletak pada tujuan penelitian, variabel sosial ekonomi yang dianalisis, metode analisis serta lokasi dan waktu penelitian.

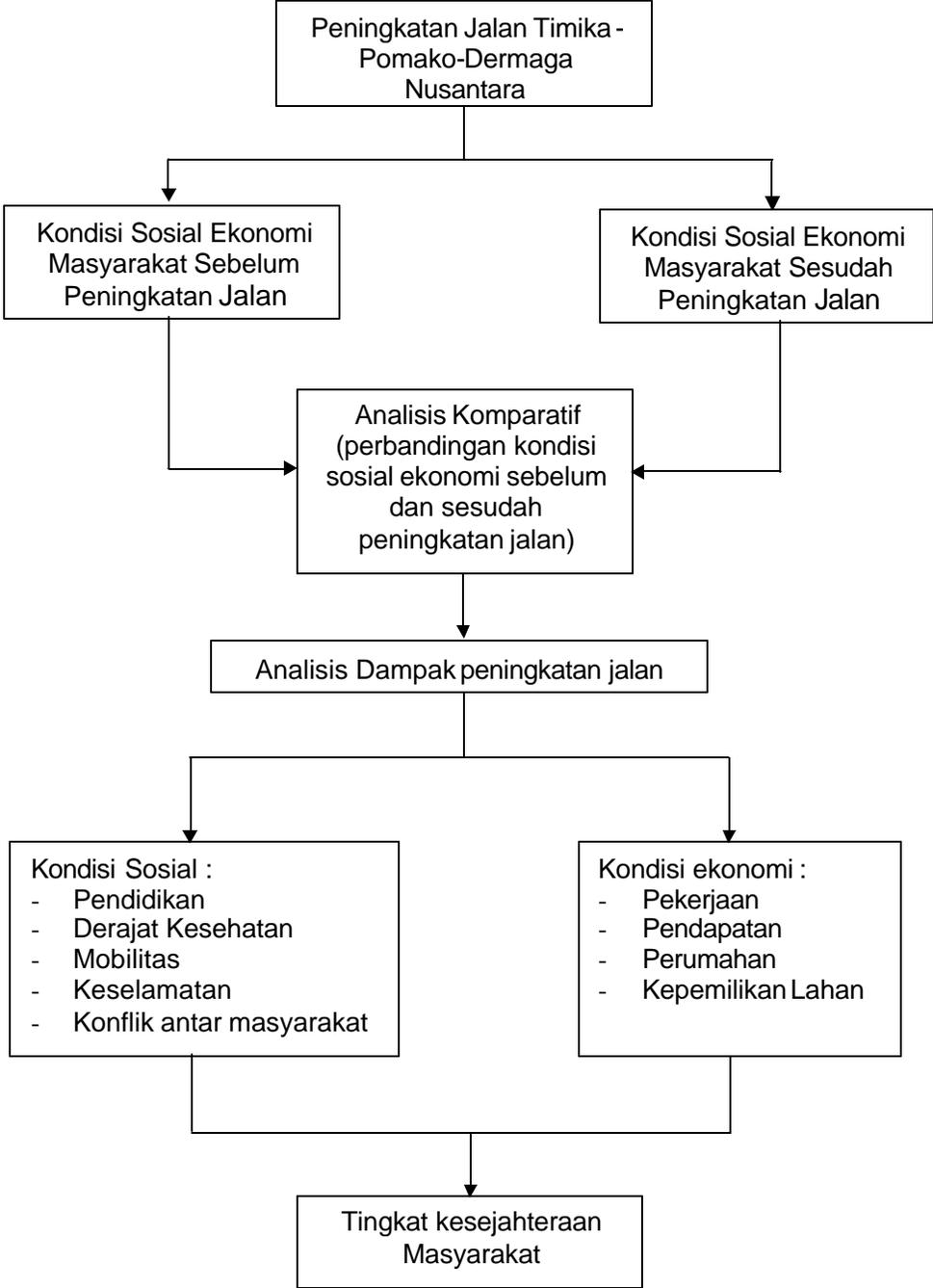
Tujuan dari penelitian sebelumnya hanya untuk mengetahui dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan dengan adanya peningkatan ruas jalan Kananta–Sai–Sampungu terhadap masyarakat Desa Sai dan Sampungu Kecamatan Donggo Kabupaten Bima sedangkan tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui indikator-indikator sosial ekonomi yang secara signifikan berhubungan dengan peningkatan ruas jalan Timika-Pomako – Dermaga Nusantara.

Variabel sosial ekonomi yang ditinjau pun berbeda. Pada penelitian sebelumnya variabel yang digunakan adalah pendidikan, pekerjaan, pendapatan, keadaan perumahan, kepemilikan lahan, derajat kesehatan dan aksesibilitas ke fasilitas pelayanan umum dan sumber-sumber informasi, sedangkan pada penelitian ini indikator sosial ekonomi yang digunakan adalah tingkat pendidikan, perluasan lapangan kerja, pendapatan, keadaan perumahan, kepemilikan lahan, derajat kesehatan, mobilitas penduduk, keselamatan dan konflik antar suku.

Kemudian metode analisis yang digunakan pada penelitian sebelumnya menggunakan metode analisis pendekatan komparatif dan metode pendekatan *Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP)*. Sementara pada penelitian ini peneliti menggunakan metode analisis pendekatan komparatif dan metode analisis Chi Square dengan bantuan alat analisis yaitu program komputer *Statistical Package for Social Science (SPSS) Version 13*.

Selain itu peneliti sekarang juga banyak menggunakan referensi yang berbeda dengan referensi yang digunakan oleh peneliti sebelumnya.

G. Kerangka Pikir



Gambar 2. Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Desain Penelitian

Penelitian ini bersifat penelitian survey dan dalam pelaksanaannya melakukan pengambilan kuesioner sebagai alat pengumpul data (Istijanto, 2005) dan penelitian ini akan menjelaskan bagaimana dampak kegiatan peningkatan jalan terhadap perubahan sosial ekonomi penduduk yang tinggal pada ruas jalan yang diperbaiki.

Penelitian ini merupakan penelitian dengan menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif yang berkaitan dengan pengumpulan data untuk memberikan gambaran atau penegasan suatu konsep atau gejala, juga menjawab pertanyaan-pertanyaan sehubungan dengan status subjek penelitian dan menyajikannya apa adanya. Penelitian deskriptif memiliki metode yang mengarah pada studi komparatif yaitu membandingkan persamaan dan perbedaan gejala-gejala tertentu, studi kuantitatif yang mengukur dan menampilkan fakta melalui teknik survei, angket (kuisisioner), wawancara dan lain-lain serta bisa juga menjadi sebuah studi korelasional satu unsur dengan unsur yang lainnya.

Layaknya suatu penelitian kuantitatif, kegiatan studi deskriptif meliputi pengumpulan data, analisis data, interpretasi data serta diakhiri dengan kesimpulan yang didasarkan pada penganalisisan data tersebut (Wirartha, 2006 : 154-156).

B. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer akan diperoleh langsung dari lokasi penelitian melalui wawancara dengan beberapa masyarakat, pengumpulan kuisioner yang disebarakan kepada para responden dan idenditas responden sebagai unit analisis dalam penentuan dampak sosial ekonomi masyarakat terhadap peningkatan jalan serta melakukan pengamatan langsung dilapangan dengan mengamati bukti-bukti secara visual yang akan memperku at hasil kesimpulan yang telah dibuat.

Data – data primer yang dimaksud adalah :

- Tingkat pendidikan
- Pekerjaan
- Tingkat pendapatan masyarakat
- Keadaan perumahan
- Kepemilikan lahan
- Derajat kesehatan
- Aksesibilitas
- Keselamatan
- Konflik antar suku

Data sekunder merupakan dokumen-dokumen atau arsip-arsip, literatur, gambaran umum wilayah yang diperoleh dari instansi terkait yaitu, Badan Statistik Kabupaten Mimika, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Pendidikan dan Kebudayaan, Dinas Kesehatan dan Bappeda serta data-

data yang sama pada kecamatan dan desa tempat dilaksanakan penelitian. Data-data yang di maksud adalah :

- Data mengenai kondisi umum daerah penelitian, yang berupa batas-batas administrasi, jumlah penduduk, geografis yang menyangkut kondisi dan keadaan wilayah penelitian.
- Data dasar kondisi jalan Kabupaten Mimika.
- Rencana tata ruang Kabupaten Mimika.

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika dari bulan Nopember 2006 sampai dengan Januari 2007, untuk mengetahui dampak sosial ekonomi peningkatan jalan dilakukan di Desa Hiripau, Pomako, Pigapu dan Kaugapu.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah penduduk yang tinggal dan menetap di Desa Pomako, Hiripau, Pigapu dan Kaugapu Distrik Mimika Timur untuk lokasi peningkatan jalan pada tahun 2005. Jumlah penduduk dan kepala keluarga pada daerah penelitian yang menjadi populasi penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Jumlah populasi pada daerah penelitian

No	Desa / Kelurahan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Jumlah Keluarga (KK)
1.	Pomako	1741	322
2.	Hiripau	749	140
3.	Kaugapu	894	169
4.	Pigapu	297	56
Jumlah		3681	687

Sumber : Distrik Mimika Timur Dalam Angka, 2005

2. Sampel

1. Sampel wilayah.

Penentuan wilayah penduduk yang dijadikan sampel dalam penelitian ini dilakukan secara sengaja (*purposive sample*) yang didasarkan atas kriteria atau pertimbangan tertentu. Alasan penggunaan sampel bertujuan adalah karena pertimbangan waktu, biaya dan tenaga dalam karakteristik tertentu. (Arikunto, 1996 : 127).

2. Sampel responden

Setelah dilakukan penarikan sampel wilayah maka langkah selanjutnya adalah penarikan sampel responden yang dilakukan dengan cara proporsional dengan jumlah sampel 10 % dari populasi (Arikunto:1998,120). Untuk mengetahui dampak sosial ekonomi peningkatan jalan dengan populasi sebanyak 687 KK maka besarnya sampel adalah 69 KK dengan rincian sampel untuk Desa Pomako sebanyak 32 KK, Desa Hiripau 14 KK, Desa Kaugapu 17 KK dan Desa Pigapu sebanyak 6 KK.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

3. Kuesioner, yaitu sejumlah daftar pertanyaan yang diajukan yang terkait aspek sosial ekonomi sebelum dan sesudah peningkatan jalan .
4. Observasi, yaitu pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala -gejala yang diteliti.
5. Wawancara, yaitu melakukan tanya jawab langsung kepada yang belum terjawab di dalam kuesioner oleh responden, terhadap Pemerintah Kabupaten Mimika dan pihak-pihak terkait dengan aspek yang akan diteliti.
6. Dokumentasi, pengambilan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen dengan cara melakukan foto copy, pencatatan terhadap data-data yang terkait dengan aspek yang diteliti.

F. Teknis Analisis Data

Permasalahan yang dikemukakan diatas dapat dianalisis sebagai berikut :

Untuk menganalisis permasalahan dampak sosial ekonomi peningkatan jalan dilakukan analisis data dengan pendekatan komparatif (*comparative approach*), yaitu dengan cara membandingkan kondisi sosial ekonomi penduduk sebelum dan sesudah peningkatan jalan.

Data yang diperoleh disusun dalam bentuk tabel frekwensi sederhana kemudian akan diketahui prosentase yang selanjutnya akan diinterpretasikan/dideskripsikan secara mendalam sesuai dengan tujuan penelitian yang dikehendaki. Rumus frekwensi sederhana (Ali, 1997 :186) sebagai berikut :

$$\text{Prosentase (\%)} = N \times 100 / n$$

N = Frekwensi kategori jawaban yang diperoleh dari responden terhadap satu macam pertanyaan

n = Banyaknya angket yang disebarakan pada responden

Adapun skala yang digunakan adalah skala Likert, dengan memberikan skor pada setiap kategori, yaitu sebagai berikut :

7. Untuk jawaban sangat baik diberi skor 3
8. Untuk jawaban baik diberi skor 2
9. Untuk jawaban tidak baik diberi skor 1

Sedangkan untuk mencari hubungan peningkatan jalan dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat dengan menggunakan teknik analisis *Chi – Square*, dengan rumus (Tiro, 2002 : 70) :

$$X^2 = ? \frac{(P - H)^2}{H}$$

X² = Chi Square

P = Frekwensi Hasil Observasi

H = Frekwensi yang diharapkan

Kemudian dihitung dengan menggunakan program *Statistical Package for Social Science (SPSS) Version 13*.

Jika probabilitas < 0,05 dan X^2 hitung > X^2 tabel, maka terdapat hubungan. Sedangkan jika probabilitas > 0,05 dan X^2 hitung < X^2 tabel, maka tidak terdapat hubungan.

Kemudian untuk mengetahui keeratan hubungan antara variabel-variabel sosial ekonomi dengan peningkatan jalan dipakai rumus Indeks Keeratan Hubungan (IKH). Koefisien tabel silang (KTS) adalah suatu ukuran kadar asosiasi atau hubungan antara dua himpunan atribut.

Untuk menghitung koefisien tabel silang dua dimensi antara skor-skor dua himpunan kategori digunakan rumus (Tiro, 2002 : 108) berikut :

$$KTS = \sqrt{\frac{X^2}{X^2 + n}}$$

KTS = koefisien tabel silang

X^2 = nilai statistik chi kuadrat

N = ukuran sampel

Agar supaya nilai KTS yang diperoleh dapat digunakan untuk menilai derajat hubungan antarfaktor, maka nilai KTS perlu dibandingkan dengan koefisien tabel silang maksimum yang dapat terjadi. Nilai KTS maksimum yang diberi simbol KTS_{mak} dihitung dengan rumus :

$$KTS_{\text{mak}} = \sqrt{\frac{m-1}{v \cdot m}}$$

m = nilai minimum dari b atau k , dimana b =banyaknya baris, dan k = banyaknya kolom pada tabel silang

$$IKH = KTS/KTS_{\text{mak}}$$

Untuk memberikan penjelasan kualitatif tentang kuatnya hubungan, dibuat konversi IKH yang kuantitatif ke penafsiran kualitatif. Hal ini diberikan pada Tabel berikut :

Tabel. 2 Konversi Kualitatif Nilai IKH (Tiro. M, 1999, Analisis Data Frekwensi dengan Chi Kuadrat)

Nilai IKH	Interpretasi Kualitatif
0,8 – 1	Sangat Kuat
0,6 – 0,79	Kuat
0,4 – 0,59	Sedang
0,2 – 0,39	Lemah
0,0 – 0,19	Sangat Lemah

G. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Adapun variabel dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut :

10. Variabel X sebagai variabel bebas (berpengaruh)

yaitu Perbaikan kondisi permukaan jalan dari jalan tanah menjadi japat atau dari japat menjadi aspal. Namun ruas jalan dari Desa Kaugapu sampai Dermaga baru dibangun pada tahun 2003, yang pada awalnya hanya merupakan jalan setapak dan rawa-rawa, tapi karena merupakan lanjutan dari Ruas Jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara sehingga disebut sebagai peningkatan jalan, dimana jika dilihat dari kondisinya sebenarnya adalah pembangunan jalan.

11. Variabel Y sebagai variabel terikat (terpengaruh) adalah peningkatan jalan.

Sebagai variabel Y (bebas) dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Tingkat pendidikan (Y1) adalah jenjang pendidikan di Indonesia yang telah di tamatkan oleh setiap responden yang dikategorikan sebagai berikut :

1. SD
2. SMP
3. SMA
4. Akademi/PT

2. Pekerjaan (Y2) adalah kegiatan yang dilakukan responden sebagai sumber mata pencarian untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, yang dapat dikategorikan sebagai berikut :
 1. Petani
 2. Pedagang
 3. Nelayan
 4. Sopir
 5. PNS/TNI
 6. Swasta
3. Tingkat pendapatan (Y3) adalah keseluruhan dari nilai rupiah yang diperoleh tiap rumah tangga untuk membiayai kelangsungan hidup semua anggota rumah tangga, yang dikategorikan sebagai berikut :
 1. < Rp. 500.000,-
 2. Rp. 500.000,- sampai Rp. 1.000.000,-
 3. > Rp. 1.000.000,-
4. Keadaan rumah (Y4) adalah keadaan rumah yang dihuni oleh responden yang berupa status kepemilikan rumah, jenis rumah, fasilitas yang ada pada rumah tersebut seperti listrik, WC dan sumber air, yang diuraikan sebagai berikut :

Kepemilikan rumah (Y4.1) adalah status kepemilikan rumah yang dihuni oleh responden, yang kategorikan sebagai berikut :

1. Milik sendiri
2. Rumah kontrakan
3. Rumah saudara

Jenis rumah (Y4.2) adalah jenis bangunan rumah, yang dikategorikan sebagai berikut :

1. Permanen
2. Semi permanen
3. Non permanen

Fasilitas Listrik (Y4.3) adalah fasilitas listrik perumahan yang digunakan oleh responden, yang dikategorikan sebagai berikut :

1. Sudah ada
2. Belum ada

Fasilitas WC (Y4.4) adalah fasilitas WC pada rumah responden, yang dikategorikan sebagai berikut :

1. Sudah ada
2. Belum ada

5. Jumlah kepemilikan lahan (Y5) adalah status kepemilikan lahan dan luas lahan/tanah yang dimiliki oleh responden, yang dikategorikan sebagai berikut :

1. $< 5000 \text{ m}^2$
2. $5000 \text{ m}^2 - 10000 \text{ m}^2$
3. $> 10000 \text{ m}^2$

6. Derajat kesehatan (Y6) adalah kondisi kesehatan responden sebelum dan setelah adanya peningkatan jalan, yang dikategorikan sebagai berikut :
 1. Sangat baik, jika tidak pernah sakit dalam setahun
 2. Baik, jika menderita sakit ringan 1 - 5 kali (pilek, batuk) dalam setahun
 3. Tidak baik, jika menderita sakit berat (malaria, typhus, dll) dan sakit ringan > 5 kali dalam setahun.
7. Tingkat mobilitas (Y7) adalah kemudahan dalam menjangkau fasilitas sosial ekonomi yang dikategorikan sebagai berikut :
 1. Sangat lancar, jika moda transportasi yang diperlukan selalu ada setiap saat.
 2. Lancar, jika moda transportasi yang diperlukan ada namun harus menunggu beberapa jam.
 3. Tidak lancar, jika moda transportasi yang diperlukan tidak ada
8. Keselamatan (Y8) adalah keadaan barang-barang yang diangkut dan keselamatan penumpang dari tempat asal ke tujuan, yang dikategorikan sebagai berikut :
 1. Sangat aman, jika tidak ada gangguan sama sekali
 2. Aman, jika ada gangguan sedikit (ban kempes, bensin habis, dan lain-lain)
 3. Tidak aman, jika ada gangguan besar (sabotase, perampokan)

9. Konflik antar suku (Y9) adalah pertikaian atau peperangan antar suku, yang dikategorikan sebagai berikut :
1. Sangat sering, jika terjadi > 10 kali setiap tahun
 2. Sering, jika terjadi 3 – 10 kali setiap tahun
 3. Jarang, jika terjadi < 3 kali setiap tahun

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Geografis dan Administratif Kabupaten Mimika

Secara geografis Kabupaten Mimika terletak diantara 134°31" – 138°31" Bujur Timur dan 04°60" – 05°18" Lintang Selatan. Luas wilayah secara keseluruhan sebesar 19.592 Km². Distrik yang memiliki wilayah terluas adalah Distrik Mimika Barat dengan luas wilayah 2.914 Km² atau 14,87% dari wilayah kabupaten. Sementara Distrik yang memiliki wilayah terkecil adalah Distrik Mimika Timur Tengah dengan luas 726 Km² atau 3,71% dari wilayah kabupaten. Sedangkan Distrik Mimika Timur yang menjadi lokasi penelitian memiliki wilayah dengan luas 1.789 Km².

Adapun batas-batas wilayah Kabupaten Mimika adalah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Paniai dan Kabupaten Nabire dan Kabupaten Tolikara
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Arafuru
- c. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Asmat dan Kabupaten Yahokimo
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Kaimana

Berdasarkan hasil pencatatan Balai Meteorologi dan Geofisika Wilayah Timika, rata-rata suhu udara minimum mutlak pada tahun 2005

berkisar antara 21,0°C - -22,7°C, sementara suhu udara maksimum mutlak pada tahun 2005 berkisar antara 31,2°C – 34,8°C. Suhu terendah terjadi pada bulan September dan suhu tertinggi pada terjadi pada bulan Februari, November dan Desember. Sedangkan curah hujan pada tahun 2005 berkisar antara 192 mm – 838 mm. Curah hujan terendah tercatat pada bulan Februari dan curah hujan tertinggi pada bulan Juli.

Kondisi topografi Kabupaten Mimika cukup beragam yang ditandai oleh wilayah datar, rawa-rawa, wilayah perbukitan dan pegunungan yang diselimuti kabut abadi. Wilayah laut berada di perairan Arafuru. Kabupaten Mimika memiliki berbagai jenis kekayaan alam, baik di laut, dataran rendah, rawa-rawa, maupun di perbukitan.

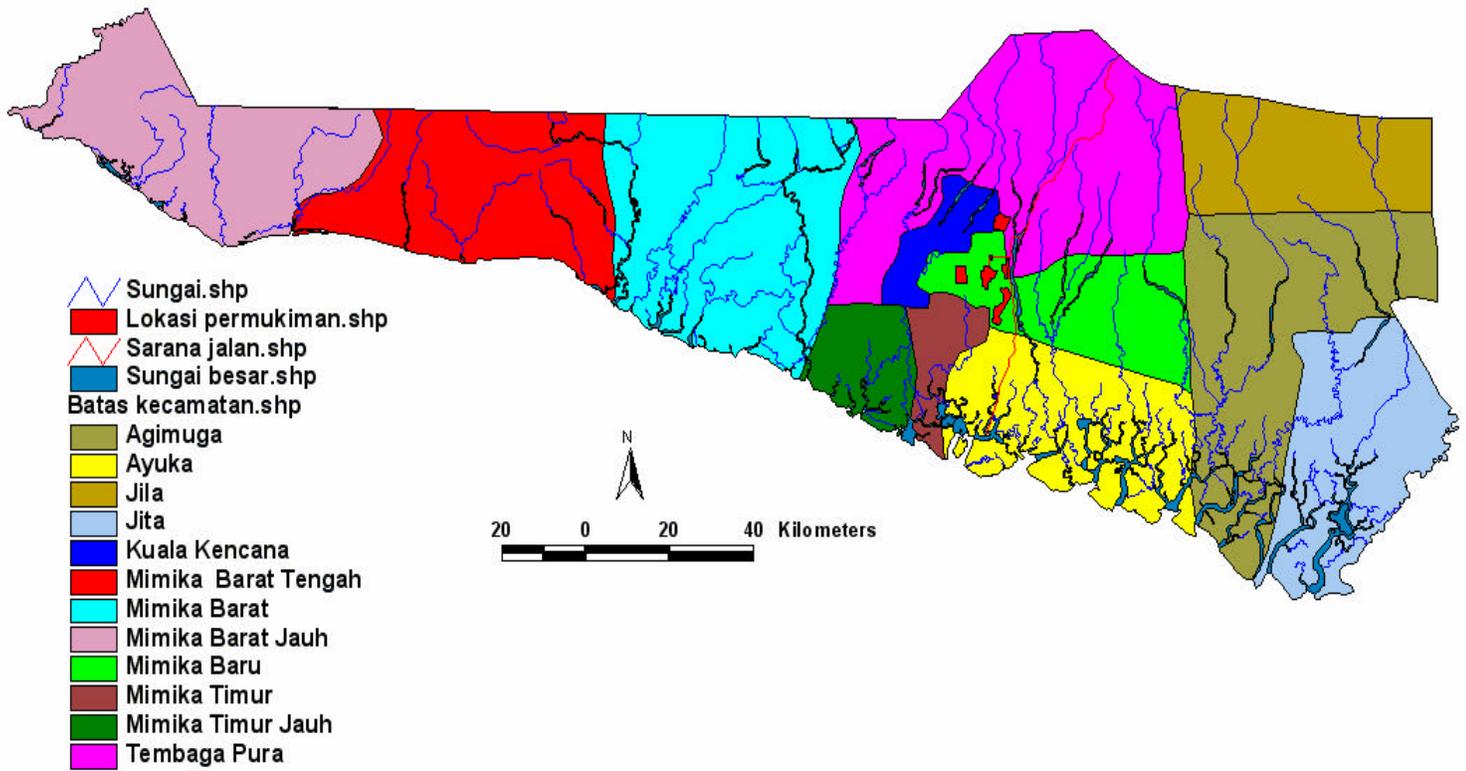
Pemerintahan Kabupaten Mimika memiliki 12 Distrik, yang dapat dilihat lebih rinci pada tabel berikut :

Tabel 3. Pembagian Wilayah Kabupaten Mimika

Distrik	Ibukota Distrik	Banyaknya		
		Kelurahan	Kampung	Jumlah
1. Mimika Barat	Kokonao	0	10	10
2. Mimika Barat Tengah	Kapiraya	0	5	5
3. Mimika Barat Jauh	Potowaiburu	0	8	8
4. Mimika Timur	Mapuru Jaya	1	7	8
5. Mimika Timur Tengah	Atuka	0	5	5
6. Mimika Timur Jauh	Ayuka	0	5	5
7. Mimika Baru	Timika	3	8	11
8. Kuala Kencana	Kuala Kencana	1	6	7
9. Tembagapura	Tembagapura	1	7	8
10. Agimuga	Kiliarma	0	4	4
11. Jila	Sempan Timur	0	5	5
12. Jita	Jila	0	8	8
Jumlah		6	78	84

Sumber : Kabupaten Mimika Dalam Angka 2005

Untuk lebih jelasnya, wilayah administratif Kabupaten Mimika dapat dilihat pada gambar 3 berikut ini :



Gambar 3. Peta administratif Kabupaten Mimika

2. Kondisi Sosial Ekonomi

a. Kependudukan

Berdasarkan data BPS, Kabupaten Mimika Dalam Angka (2005), jumlah penduduk Kabupaten Mimika tahun 2005 sebanyak 150.753 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata pertahun 10,54%. Tingginya tingkat pertumbuhan penduduk ini banyak dipengaruhi oleh adanya migrasi masuk karena program transmigrasi dan masuknya pekerja yang terkait dengan aktifitas produksi PT. Freeport Indonesia. Pada Tabel 4 di bawah dapat dilihat laju pertumbuhan penduduk.

Tabel 4. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Mimika Per Distrik

No.	Distrik	Jumlah Penduduk		Rata-rata Pertumbuhan (%)
		1990	2005	
1	Mimika Barat	3.201	4.300	1,57
2	Mimika Barat Tengah	1.842	2.297	1,48
3	Mimika Barat Jauh	1.606	2.231	3,12
4	Mimika Timur	4.194	6.555	1,43
5	Mimika Timur Tengah	2.512	3.406	4,30
6	Mimika Timur Jauh	1.583	2.024	1,24
7	Mimika Baru	9.946	84.894	15,36
8	Kuala Kencana	3.651	17.480	12,10
9	Tembagapura	2.987	22.104	14,27
10	Agimuga	361	873	0,91
11	Jila	712	2.921	16,08
12	Jita	961	1.668	3,74
Jumlah		33.556	150.753	10,54

Sumber : Kabupaten Mimika Dalam Angka 2005

Pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi tersebut tidak hanya diakibatkan oleh masuknya penduduk yang berasal dari luar Papua tapi juga berasal dari daerah lain di Papua. Selain itu masalah urbanisasi terjadi juga akibat migrasi penduduk dari pedesaan ke Kota Timika karena

merupakan tempat yang memiliki daya tarik untuk mengembangkan ekonomi.

Pertumbuhan penduduk yang sangat signifikan yaitu dari tahun 2002 berjumlah 33.556 jiwa dan meningkat dengan tajam menjadi 150.753 jiwa pada tahun 2005, merupakan angka yang sangat fantastis. Hal ini dapat terjadi karena pengaruh aktifitas PT. Freeport Indonesia yang banyak menarik tenaga kerja masuk ke Kabupaten Mimika, baik yang telah diterima bekerja atau masuk ke Timika karena panggilan kerja ataupun yang datang untuk mengadu nasib dengan maksud untuk mencari pekerjaan. Selain itu dengan adanya aktifitas PT. Freeport tersebut menyebabkan masuknya perusahaan-perusahaan baru yang menjalin kerjasama dengan PT. Freeport (PT. Trakindo Utama, PT. Petorsea, PT. United Tractor, PT. Redpath) dan masih banyak lagi perusahaan-perusahaan lain yang membuka cabang di Timika, sehingga perusahaan-perusahaan tersebut juga menarik tenaga kerja yang tidak sedikit jumlahnya. Meskipun tidak semua yang datang bisa mendapatkan pekerjaan sesuai keinginan mereka, bahkan sebagian besar pendatang tersebut bekerja sebagai tukang ojek karena mereka sudah enggan untuk kembali ke kampung halamannya. Mereka masih berharap bahwa suatu saat mereka mungkin akan diterima bekerja di salah satu perusahaan.

Hal tersebut mengakibatkan laju pertumbuhan yang tidak terkendali yang juga berakibat pada ketimpangan kepadatan dan pertumbuhan penduduk pada 3 (tiga) distrik di Kabupaten Mimika yaitu Distrik Mimika

Baru, Distrik Kuala Kencana dan Distrik Tembagapura. Data kepadatan penduduk dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Kepadatan Penduduk Kabupaten Mimika dirinci Menurut Distrik

No.	Distrik	Luas Wilayah (Km2)	Penduduk	Kepadatan Penduduk per Km2
1	Mimika Barat	2.914	4.300	1,47
2	Mimika Barat Tengah	2.356	2.297	0,97
3	Mimika Barat Jauh	3.315	2.231	0,67
4	Mimika Timur	1.789	6.555	3,66
5	Mimika Timur Tengah	726	3.406	4,69
6	Mimika Timur Jauh	1.049	2.024	1,93
7	Mimika Baru	2.216	84.894	38,31
8	Kuala Kencana	511	17.480	34,21
9	Tembagapura	1.280	22.104	17,27
10	Agimuga	1.772	873	0,49
11	Jila	1.097	2.921	2,66
12	Jita	1.014	1.668	1,64
Jumlah	2005	20.039	150.753	7,52
	2004	19.952	135.934	6,81
	2003	19.952	131.715	6,60
	2002	19.952	110.518	5,54

Sumber : Kabupaten Mimika Dalam Angka 2005

Dari Tabel 5, dapat kita lihat bahwa dari tahun 2002 – 2005, kepadatan penduduk rata-rata bertambah 0,66 penduduk/km² setiap tahunnya. Sedangkan kepadatan penduduk tertinggi berada pada Distrik Mimika Baru yang merupakan Ibukota Kabupaten Mimika yang juga merupakan pusat jasa dan perdagangan di Kabupaten Mimika kemudian disusul oleh Distrik Kuala Kencana dan Tembagapura yang merupakan daerah aktifitas PT. Freeport Indonesia.

Pada Distrik Mimika Timur jumlah penduduk sebesar 6.555 jiwa dengan jumlah rumah tangga 1232, sehingga rata-rata anggota rumah tangga adalah 5,32 dengan kepadatan penduduk 3.66 penduduk/km² dan konsentrasi penduduk terbanyak berada pada Desa Pomako yaitu 1741 jiwa sedang jumlah penduduk terkecil pada Desa Pigapu yaitu sebesar

297 jiwa, dimana kedua Desa tersebut merupakan lokasi diadakannya penelitian ini. Secara rinci jumlah Penduduk di Distrik Mimika Timur per Kampung/Kelurahan dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6. Jumlah Penduduk dan Rumah Tangga Distrik Mimika Timur dirinci per Kampung/Kelurahan Tahun 2005

No	Kampung/Kelurahan	Laki-laki	Perempuan	Penduduk	Rumah Tangga	
1	Pomako	973	768	1.741	322	
2	Tipuka	178	146	324	86	
3	Hiripau	395	354	749	140	
4	Kaugapu	458	436	894	169	
5	Wania	310	237	547	116	
6	Mwapi	312	280	592	131	
7	Kadun Jaya	536	875	1.411	212	
8	Pigapu	151	146	297	56	
	Jumlah					
		2005	3.313	3.242	6.555	1232
		2004	2.985	2.926	5.911	1105
		2003	2.797	2.931	5.728	1055
		2002	2.669	2.647	5.316	993

Sumber : Kecamatan Mimika Timur Dalam Angka 2005

b. Pendidikan

Untuk menunjang kelancaran proses belajar mengajar di Kabupaten Mimika khususnya pada pendidikan formal, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika telah membangun prasarana pendidikan berupa gedung sekolah sebanyak 154 unit dan perlengkapannya serta penempatan tenaga pengelola dan pengajar yang tersebar di 12 (dua belas) distrik. Namun pembangunannya sampai pada tahun 2005 lebih terfokus pada 2 (dua) distrik yaitu Distrik Mimika Baru dan Distrik Kuala Kencana. Sedangkan pada Distrik Mimika Timur terdapat 2 unit Taman Kanak-kanak dengan 4 ruang belajar serta 5 orang guru dan murid berjumlah 75 orang. Di Distrik Mimika Timur juga terdapat 8 unit Sekolah

Dasar yang terdiri dari 3 sekolah dasar inpres dan 5 sekolah swasta dimana sekolah tersebut tersebar disetiap kampung, dimana terdapat 37 ruang belajar dengan jumlah guru sebanyak 71 orang dan murid 1125 orang. 1 unit SLTP yang terdapat di Kelurahan Wania dengan ruang belajar sebanyak 8 dan jumlah guru 14 orang serta murid 194 orang. Kemudian 1 unit Sekolah Kejuruan dengan ruang belajar ada 2, jumlah guru 14 orang dan murid berjumlah 38 orang.

Secara rinci keberadaan prasarana pendidikan yang ada di Kabupaten Mimika tahun 2005 diuraikan dalam tabel 7 berikut :

Tabel 7. Banyaknya sekolah dirinci menurut Tingkat Pendidikan per Distrik di Kabupaten Mimika Tahun 2005

Distrik	TK	Sekolah Dasar	SLTP	SLTA		
				Umum	Kejuruan	
Mimika Barat	1	3	1	1	0	
Mimika Barat Tengah	0	6	1	0	0	
Mimika Barat Jauh	0	5	1	0	0	
Mimika Timur	2	8	1	0	1	
Mimika Timur Tengah	1	5	1	0	0	
Mimika Timur Jauh	0	3	0	0	0	
Mimika Baru	25	24	10	5	2	
Kuala Kencana	8	10	4	2	2	
Tembagapura	1	4	2	0	0	
Agimuga	0	4	1	0	0	
Jila	0	4	1	0	0	
Jita	0	3	1	0	0	
Jumlah	2005	38	79	24	8	5
	2004	34	75	23	7	5
	2003	31	74	20	6	5
	2002	25	73	16	4	4

Sumber : Kabupaten Mimika Dalam Angka 2005

Dari Tabel 7 di atas menunjukkan bahwa pembangunan prasarana pendidikan di Kabupaten Mimika tahun 2005 masih dititikberatkan pada pembangunan prasarana pendidikan dasar (TK, SD dan SLTP) dan hal ini dapat menunjukkan bahwa jenjang pendidikan di Kabupaten Mimika

masih sangat rendah jika dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia. Juga dapat dilihat bahwa jumlah sekolah yang sangat minim tentunya tidak akan menjangkau seluruh desa yang terdapat pada masing-masing distrik.

Demikian pula dengan Distrik Mimika Timur, meskipun di setiap Kampung/Kelurahan telah terdapat SD namun SLTP hanya terdapat di Kelurahan Wania, bagi penduduk di Desa Kaugapu, Mwapi, Hiripau, dan Kadun Jaya masih dapat menjangkau SLTP tersebut dengan angkutan kota namun bagi penduduk yang bermukim pada Desa Pigapu, Pomako dan Tipuka akan kesulitan untuk menjangkau SLTP tersebut karena angkutan kota belum menjangkau daerah mereka meskipun pemerintah telah membangun prasarana jalan untuk menghubungkan desa yang satu dengan desa yang lainnya.

c. Kesehatan

Untuk Fasilitas Kesehatan di Kabupaten Mimika dapat dikatakan masih sangat kurang karena hingga tahun 2005 belum terdapat Rumah Sakit Pemerintah di daerah ini. Rumah Sakit yang ada terdapat di 2 (dua) distrik adalah milik PT. Freeport Indonesia yang ada di Distrik Mimika Baru 1 unit dan di Distrik Tembagapura sebanyak 2 unit. Terdapat juga Puskesmas 11 unit yang tersebar di 9 distrik sedangkan Puskesmas Pembantu yang berjumlah 38 unit telah terdapat di seluruh distrik yang ada di Kabupaten Mimika.

Untuk Kecamatan Mimika Timur, hanya terdapat 1 unit Puskesmas di Kelurahan Wania dan 1 unit Puskesmas Pembantu di Desa Pomako, dimana jumlah Dokter Umum yang bertugas di Kecamatan Mimika Timur adalah 2 orang, Dokter Gigi 1 Orang, Perawat 30 orang, Bidan 7 orang dan Dukun sebanyak 37 orang. Untuk lebih rinci, banyaknya Rumah Sakit, Puskesmas dan Puskesmas Pembantu dapat kita lihat pada Tabel 8 dibawah ini :

Tabel 8. Banyaknya Rumah Sakit, Puskesmas dan Puskesmas Pembantu menurut Distrik di Kabupaten Mimika Tahun 2005

No	Distrik	Rumah Sakit		Puskesmas	Puskesmas Pembantu	Jumlah
		Pemerintah	Swasta			
1	Mimika Barat	0	0	1	3	4
2	Mimika Barat Tengah	0	0	0	1	1
3	Mimika Barat Jauh	0	0	0	1	1
4	Mimika Timur	0	0	1	1	2
5	Mimika Timur Tengah	0	0	1	4	5
6	Mimika Timur Jauh	0	0	1	3	4
7	Mimika Baru	0	1	3	6	10
8	Kuala Kencana	0	0	1	9	10
9	Tembagapura	0	2	0	2	4
10	Agimuga	0	0	1	3	4
11	Jila	0	0	1	2	3
12	Jita	0	0	1	3	4
	Jumlah	0	3	11	38	52

Sumber : Kabupaten Mimika Dalam Angka 2005

Jumlah kelahiran oleh tenaga medis di Kabupaten Mimika tahun 2005 adalah 187 kasus dan jumlah kelahiran oleh dukun adalah 38 kasus, sedangkan kondisi kematian bayi 44 kasus dan kematian ibu hamil 3 kasus. Sementara di Kecamatan Mimika Timur jumlah kelahiran oleh tenaga medis adalah 71 kasus dan kelahiran oleh dukun 19 kasus namun kasus kematian bayi tidak ada sepanjang tahun 2005 sedangkan kematian ibu hamil terdapat 5 kasus.

d. Sosial Budaya

Terdapat dua kelompok besar masyarakat lokal yang mendiami Mimika, yang terbagi menurut huniannya yaitu Suku Kamoro yang umumnya di pantai, pinggiran sungai dan rawa serta Suku Amungme yang mendiami dataran rendah hingga dataran tinggi. Secara wilayah Suku Kamoro tersebar di Distrik Mimika Barat, Mimika Timur dan Mimika Baru. Sedang Suku Amungme umumnya berdiam di Distrik Mimika Baru dan Agimuga.

Secara umum Suku Kamoro masih bergantung pada sumber daya alam untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Mereka masih berpola nomaden (berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain). Untuk mencukupi kehidupan sehari-hari mereka berburu di hutan mangrove, membuat sagu serta memancing ikan di sungai dan laut. Sedang suku Amungme umumnya bercocok tanam, berburu dan meramu.

Disamping kedua kelompok suku tersebut, di Kabupaten Mimika terdapat pula kelompok masyarakat lokal dari suku lain seperti Suku Sempanduga, Lani, Damal, Ekari dan Moni. Sedangkan di bagian tengah kabupaten ini khususnya di Kota Timika dan sekitarnya terdapat juga kelompok-kelompok masyarakat dari luar Papua, seperti Suku Jawa, Minang, Bugis dan Makassar yang umumnya bermata pencaharian di sektor perdagangan.

Dari kondisi sosial budaya tersebut, terlihat latar belakang sosial budaya yang sangat berbeda. Dengan adanya keanekaragaman

kelembagaan sosial yang terdapat di Kabupaten Mimika, khususnya dalam pengelolaan sumber daya alam, mengakibatkan munculnya perbedaan hak-hak adat dalam pemanfaatan sumber daya alam seperti hak ulayat. Sehingga muncul berbagai ketidakpastian hak-hak pemilikan dan penguasaan sumber daya alam terutama dalam kegiatan pembangunan yang memungkinkan terjadinya interaksi antar berbagai kelompok masyarakat. Selain itu, tampak pula masih rendahnya akses kelembagaan masyarakat atas sumber daya pelayanan pemerintah dan selama ini masih terlihat kecenderungan bahwa birokrasi pemerintah belum sepenuhnya mampu memberdayakan kelembagaan sosial masyarakat lokal.

Di Kecamatan Mimika Timur sebagian besar penduduknya adalah Suku Kamoro dengan sumber mata pencaharian sebagai nelayan, petani sagu, petani salak, pedagang dan sopir truk ataupun angkutan kota yang dimonopoli oleh masyarakat pendatang (Suku Bugis dan Jawa).

e. Perekonomian

Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Mimika dapat dilihat dari laju pertumbuhan PDRB atas dasar harga konstan. Bila diamati secara serius, pertumbuhan perekonomian Kabupaten Mimika dengan sektor pertambangan, tampak bahwa perkembangan perekonomian Nasional relatif tidak terpengaruh terhadap pertumbuhan perekonomian Kabupaten Mimika. Pada tahun 1997, saat krisis ekonomi, pertumbuhan ekonomi

Kabupaten Mimika tanpa sub sektor pertambangan sebesar 6,58% dan pada tahun 2000 sebesar 9,87%.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) Mimika pada tahun 2002 adalah 332,046 milyar dan pada tahun 2005 meningkat menjadi 597,97 milyar yang sebagian bersumber dari sektor pertambangan dan penggalan.

Dalam kurun waktu 2002 – 2005 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Mimika Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha meningkat 2 kali lipat, dari 14,9 trilyun menjadi 32,13 trilyun. Sektor pertambangan dan galian khususnya dengan adanya peningkatan produksi tembaga dan ikutannya oleh PT. Freeport Indonesia menjadi sektor utama terjadinya peningkatan PDRB Kabupaten Mimika.

3. Kondisi Infrastruktur

a. Transportasi Darat

Kondisi jaringan jalan yang ada di Kabupaten Mimika dari segi kualitas dapat dikatakan secara umum buruk terutama di bagian barat Kabupaten Mimika. Permukaan jalan yang telah diaspal sampai dengan tahun 2002 sekitar 79,006 Km atau hanya sekitar 16,05% total keseluruhan panjang jalan, sedangkan sisanya sekitar 37,54% berupa kerikil dan 46,41% berupa perkerasan tanah. Untuk bagian timur Kabupaten Mimika (Distrik Mimika Timur) jaringan jalan dapat dikatakan cukup baik, hal tersebut dikarenakan terdapat kegiatan pertambangan (PT. Freeport Indonesia). Berikut disajikan dalam bentuk tabel kondisi jalan dan kondisi permukaan jalan di Kabupaten Mimika :

Tabel 9. Status jalan, kondisi dan permukaan jalan Kabupaten Mimika tahun 2002-2005

No.	Uraian	2002	2003	2004	2005
A.	Status Jalan				
1	Jalan Negara	-	-	-	-
2	Jalan Propinsi	42,50	42,50	42,50	42,50
3	Jalan Kota/Kab.	449,90	449,90	449,90	449,90
		492,40	492,40	492,40	492,40
B.	Kondisi Jalan				
1	Baik	59,332	61,607	73,303	77,918
2	Sedang	85,972	98,250	87,429	90,829
3	Buruk	347,091	332,543	331,668	323,653
		492,40	492,40	492,40	492,40
C.	Permukaan Jalan				
1	Aspal	79,006	82,371	94,067	98,682
2	Kerikil	184,860	226,000	216,704	215,489
3	Tanah dan lainnya	228,530	184,029	181,629	178,229
		492,40	492,40	492,40	492,40

Sumber : Kabupaten Mimika Dalam Angka 2005

Dari Tabel 9. di atas dapat dilihat kondisi jalan sejak tahun 2002 – 2005 semakin baik, hal ini dapat dilihat dari panjang kondisi jalan yang baik semakin bertambah setiap tahunnya yaitu pada tahun 2002 sepanjang 59,332 Km dan pada tahun 2005 menjadi 77,918 Km dan kondisi jalan yang buruk semakin berkurang yaitu pada tahun 2002 sepanjang 347,091 Km dan pada tahun 2005 menjadi 323,653 Km.

Sementara kondisi permukaan jalan yang diaspal juga semakin bertambah, dari tahun 2002 sepanjang 79,006 Km dan menjadi 98,682 Km, bertambah dari 16,05% menjadi 20,04% pada tahun 2005 sedangkan panjang jalan tanah dan lainnya berkurang 36,19%.

Apabila dilihat dari kondisi jalan di Kabupaten Mimika pada tahun 2005, jalan dengan kondisi baik adalah 77,918 Km lebih pendek

dibandingkan panjang jalan yang telah diaspal yaitu 98,682 Km, hal ini menunjukkan bahwa tidak semua jalan yang beraspal dalam kondisi baik.

Kondisi Ruas Jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara sebelum peningkatan jalan dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 4. Kondisi jalan sebelum peningkatan

Sedangkan kondisi Ruas Jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara sesudah peningkatan jalan dapat dilihat pada gambar berikut :





Gambar 5. Kondisi jalan sesudah peningkatan

b. Telekomunikasi

Saat ini telah tersedia sarana untuk memenuhi kebutuhan akan komunikasi di Kabupaten Mimika. Adapun sarana yang tersedia berupa surat kabar, televisi, radio, sambungan telepon biasa, telepon seluler dan kantor pos.

Menurut data tahun 2005, jumlah Kantor Pos yang ada di Kabupaten Mimika hanya 1 buah yang berada di Distrik Mimika Baru dan 1 Kantor Pos Tambahan di Distrik Kuala Kencana serta 4 buah di Distrik Tembagapura.

Sentral Telepon Otomatis yang tersedia hanya 3 dari jumlah kapasitas sebesar 6.656. Ketiga Sentral Telepon Otomat tersebut tersebar masing-masing di Distrik Mimika Baru, Kuala Kencana dan Tembagapura. Sedangkan jumlah sambungan telepon otomat sudah mencapai jumlah sebanyak 5.130 sambungan telepon. Warung telekomunikasi sebanyak 45 yang hanya terdapat di ketiga distrik tersebut, yaitu 38 buah di Distrik Mimika Baru, Kuala Kencana 4 buah dan Tembagapura 3 buah.

c. Kelistrikan

Jumlah Pembangkit Tenaga Listrik yang terdapat di Kabupaten Mimika pada tahun 2005 adalah 21 unit dengan besar daya yang terpasang yaitu 10.318 Kwh dan jumlah pelanggan sebanyak 8301 KK. Untuk penjualan listrik terbesar oleh rumah tangga. Dimana untuk Kecamatan Mimika Timur, yang dapat terlayani hanya sampai di Desa Kadun Jaya (10 Km dari Kota Timika), sedangkan desa-desa lain yang belum terlayani masih menggunakan genset sendiri dan lampu minyak.

B. Karakteristik Responden

1. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan responden pada daerah penelitian dampak sosial ekonomi terhadap peningkatan jalan dapat dilihat pada tabel 10 berikut ini :

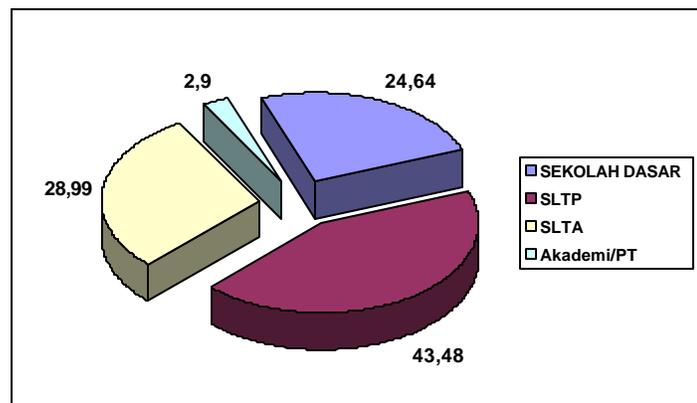
Tabel 10. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Sekolah Dasar	17	24,64
2	SLTP	30	43,48
3	SLTA	20	28,99
4	Akademi/PT	2	2,90
Jumlah		69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Berdasarkan Tabel 9 diatas dapat dilihat bahwa dari 69 responden kepala rumah tangga pada empat desa, sebagian besar kepala rumah tangga hanya menyelesaikan pendidikannya sampai tingkat SLTP saja. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendidikan di empat desa di Kecamatan Mimika Timur masih sangat rendah. Dapat juga dilihat bahwa jumlah responden/kepala rumah tangga yang tamat SLTA hanya 28,99% hampir sama dengan jumlah responden/kepala rumah tangga yang tamat Sekolah Dasar yaitu sebanyak 24,64%, sedangkan kepala rumah tangga dengan tingkat pendidikan sarjana hanya 2,9%.

Distribusi responden menurut tingkat pendidikan dapat digambarkan dalam bentuk diagram phi di bawah ini :



Gambar 5. Diagram tingkat pendidikan responden

Dari hasil wawancara di lapangan diketahui bahwa tingkat pendidikan yang rendah di Distrik Mimika Timur diakibatkan karena masih kurangnya prasarana pendidikan yang ada dan sulitnya sarana transportasi menuju sekolah karena meskipun kondisi prasarana jalan di Distrik Mimika Timur sudah cukup baik namun sarana angkutan umum belum menjangkau setiap desa di Distrik Mimika Timur tersebut.

C. Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan jalan

Dampak sosial ekonomi jalan yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah pengaruh peningkatan ruas jalan Timika - Pomako - Dermaga Nusantara terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Mimika Timur. Pengaruh tersebut akan terlihat pada perubahan sosial ekonomi masyarakat melalui pertumbuhan indikator sosial ekonomi yang terkait dengan kondisi jalan.

Peningkatan jalan di Desa Kaugapu dan Hiripau dilakukan pada tahun 2003, yang merupakan satu paket dari peningkatan ruas jalan Timika – Pomako, sedang peningkatan jalan di Desa Pomako dan Pigapu di lakukan pada tahun 2004 yang merupakan lanjutan dari peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nus antara.

Dampak sosial ekonomi penduduk sebelum dan sesudah peningkatan jalan dalam penelitian ini diukur dari indikator pendidikan, pekerjaan, pendapatan, keadaan perumahan, kepemilikan lahan, derajat

kesehatan, aksesibilitas ke fasilitas pelayanan umum dan sumber-sumber informasi, keamanan dan konflik antar suku. Dampak terhadap masing-masing indikator tersebut diuraikan sebagai berikut :

1. Pendidikan

Tingkat pendidikan anak-anak dalam rumah tangga responden sebelum dan sesudah adanya peningkatan jalan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 11. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan anak-anak dalam rumah tangga sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Tingkat Pendidikan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	SD	42	60,87	28	40,58
2	SMP	21	30,43	27	39,13
3	SMA	6	8,70	12	17,39
4	Akademi/PT	0	-	2	2,90
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Tingkat pendidikan bagi anggota keluarga usia sekolah jika dibandingkan sebelum dan sesudah adanya peningkatan jalan mengalami peningkatan meskipun tidak terlalu besar. Hal ini dapat dilihat dari tingkat pendidikan SD mengalami penurunan sebesar 20,29%, tingkat SMP mengalami peningkatan sebesar 8,7%, tingkat SMA juga mengalami peningkatan 8,69% dan tingkat Akademi/PT juga meningkat sebesar 2,90%. Tingkat pendidikan yang tidak mengalami peningkatan yang cukup baik meskipun dengan adanya peningkatan jalan disebabkan karena

prasarana pendidikan yang masih kurang apalagi untuk tingkat lanjutan atas, dimana SLTA hanya terdapat satu unit di Distrik Mimika Timur serta kesulitan untuk mencapai sekolah karena belum ada angkutan umum yang menjangkau dua desa di lokasi penelitian. Adapun anggota keluarga yang dapat melanjutkan pendidikannya harus ke Kota Timika dan tinggal/menetap dengan menumpang di rumah keluarga.

Banyaknya sekolah sebelum dan setelah adanya peningkatan jalan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 12. Banyaknya sekolah dirinci menurut tingkat pendidikan per kampung/kelurahan di Distrik Mimika Timur sebelum dan sesudah peningkatan jalan

No	Kampung/Kelurahan	Tahun 2002				Tahun 2005			
		TK	SD	SMP	SMA	TK	SD	SMP	SMA
1	Pomako	-	1	-	-	-	1	-	-
2	Tipuka	-	1	-	-	-	1	-	-
3	Hiripau	-	1	-	-	-	1	-	-
4	Kaugapu	-	1	-	-	-	1	-	-
5	Wania	-	1	1	-	1	1	1	1
6	Mwapi	-	1	-	-	-	1	-	-
7	Pigapu	-	1	-	-	-	1	-	-
8	Kadun Jaya	-	1	-	-	1	1	-	-
Jumlah		0	8	1	0	2	8	1	1

Sumber : Distrik Mimika Timur Dalam Angka 2002-2005

Dari tabel 12 di atas dapat dilihat bahwa jumlah sekolah sebelum dan sesudah peningkatan jalan tidak mengalami perubahan yang berarti, hanya ada penambahan dua unit TK dan satu unit SMA.

2. Jenis Pekerjaan

Distribusi responden menurut jenis pekerjaan dapat dilihat secara rinci pada Tabel 13 di bawah ini :

Tabel 13. Distribusi Responden Menurut Jenis Pekerjaan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Jenis Pekerjaan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Petani	9	13,04	9	13,04
2	Pedagang	9	13,04	9	13,04
3	Nelayan	25	36,23	23	33,33
4	Sopir	12	17,39	14	20,29
5	PNS/TNI	6	8,70	6	8,70
6	Swasta	8	11,59	8	11,59
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dari tabel 13 diatas terlihat bahwa berdasarkan jenis pekerjaannya, tidak mengalami banyak perubahan sebelum dan sesudah adanya peningkatan jalan. Adapun perubahan yang terjadi sebesar 2,9% yaitu nelayan yang beralih pekerjaan sebagai sopir, karena dengan beralih pekerjaan menjadi sopir diharapkan penghasilan mereka akan bertambah sebab ditunjang dengan kondisi jalan yang baik. Juga dapat dilihat bahwa sebagian besar responden/kepala rumah tangga memiliki pekerjaan sebagai Nelayan dan sopir, yang mana sesuai dengan kondisi di lapangan bahwa daerah penelitian ini adalah daerah di sepanjang jalan dari Maupurujaya ke Pelabuhan Rakyat dan Dermaga Nusantara, sehingga wajar bila jenis pekerjaan yang ditekuni oleh penduduk sekitar adalah Nelayan dan sopir truk ataupun angkutan umum.

Jenis pekerjaan pedagang dan petani dengan presentase yang sama sebesar 13,04%. Rata-rata petani yang ada tidak mengolah lahan

pertanian padi karena keadaan tanah yang lebih didominasi oleh rawa sehingga masyarakat sekitar empat desa (Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu) lebih banyak bekerja sebagai petani sagu dan sebagian kecil sebagai petani salak juga lahan yang ada dimanfaatkan untuk menanam singkong dan ubi jalar yang merupakan makanan pokok mereka.

Responden/kepala keluarga yang berkerja di bidang swasta adalah 11,59%, yang rata bergerak di bidang industri rumah tangga berupa patung kamoro, koteka, tas noken, hiasan-hiasan lain yang bahan bakunya berasal dari daerah sekitar yang merupakan sumber daya alam Kabupaten Mimika. Hasil industri rumah tangga ini banyak dijual di toko-toko souvenir di Timika dengan harga bervariasi dari Rp. 20.000,- hingga jutaan rupiah.

Kemudian jenis pekerjaan responden/kepala rumah tangga dengan presentase terkecil adalah PNS/TNI yaitu 8,70%.

Dari hasil wawancara dengan responden diketahui bahwa jenis pekerjaan responden baik sebelum ataupun sesudah peningkatan jalan tidak banyak mengalami perubahan sebab meskipun kondisi jalan baik namun belum dijangkau oleh angkutan umum sehingga menyulitkan bagi nelayan dan petani untuk mengangkut hasil tangkapan ataupun pertanian mereka. Sebagian besar hasil yang mereka peroleh dijual langsung di tempat atau di pinggir jalan. Bahkan sehari-hari pedagang dari pasar yang datang mencari dan membeli hasil panen mereka dan mereka sendiri dapat

menjual langsung hasil yang mereka dapat ke pasar jika ada tumpangan baik truk ataupun kendaraan pribadi.

3. Pendapatan

Indikator yang lain yang digunakan dalam melihat kondisi sosial ekonomi masyarakat adalah pendapatan. Pendapatan adalah salah satu indikator ekonomi yang merupakan tujuan akhir dari seseorang melakukan pekerjaan. Tingkat pendapatan seseorang pada dasarnya ditentukan oleh skala usaha dan aktivitasnya. Pendapatan atau penghasilan masyarakat merupakan cerminan dari kondisi masyarakat tersebut. Pemenuhan kebutuhan dasar manusia (*basic need*) seperti pangan, sandang dan perumahan juga ditentukan oleh besar kecilnya tingkat pendapatan seseorang. Apabila pendapatan rumah tangga meningkat, jelas konsumsi rumah tangga akan meningkat dan meningkat pula tabungan (*saving*) masyarakat akhirnya tingkat kesejahteraan masyarakat akan meningkat.

Sumber pendapatan yang diamati dalam penelitian ini meliputi pertanian, perikanan, perdagangan, Perindustrian, PNS/TNI dan usaha angkutan yang terdapat di Kecamatan Mimika Timur, dengan pertimbangan bahwa pendapatan pengelola masing-masing jenis lapangan kerja tersebut sangat dipengaruhi oleh kondisi jalan.

Tabel 14. Distribusi responden menurut tingkat pendapatan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Pendapatan (Rupiah)	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	< 500.000,-	39	56,52	12	17,39
2	500.000,- sampai 1.000.000,-	21	30,43	27	39,13
3	> 1.000.000,-	9	13,04	30	43,48
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dari tabel 14 diatas menggambarkan bahwa pendapatan rata-rata responden yang terbesar sesudah peningkatan jalan adalah antara Rp. 500.000,- sampai Rp. 1.000.000,- dengan presentase 43,48% dan kepala rumah tangga dengan pendapatan diatas Rp. 1.000.000,- sebanyak 39,13%. Sehingga dapat dikatakan bahwa rata-rata pendapatan masyarakat di empat desa di Distrik Mimika Timur adalah cukup baik dimana pendapatan responden/kepala rumah tangga yang kurang dari Rp. 500.000,- hanya 17,39%.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden terungkap bahwa pendapatan rata-rata masyarakat setiap bulan meningkat dengan adanya peningkatan jalan.

4. Perumahan

Perumahan merupakan salah satu aspek yang dapat menjadi indikator kualitas hidup masyarakat. Semakin baik tempat tinggal masyarakat maka semakin baik pula pemenuhan kebutuhan hidupnya.

Jenis bangunan rumah penduduk terdiri dari tiga jenis yaitu permanen, semi permanen dan non permanen. Juga yang perlu dilihat

dari keadaan perumahan adalah kepemilikan rumah (milik sendiri, kontrak atau menumpang), apakah rumah yang ditempati telah memiliki fasilitas listrik dan WC. Keadaan perumahan tersebut dapat dilihat pada tabel-tabel berikut :

Tabel 15. Distribusi responden menurut kepemilikan rumah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Kepemilikan Rumah	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Milik sendiri	27	39,13	34	49,28
2	Kontrak	27	39,13	26	37,68
3	Menumpang	15	21,74	9	13,04
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dari tabel 15 diatas menggambarkan bahwa ada peningkatan kepemilikan rumah sendiri di lokasi penelitian yaitu sebesar 10,15 % sedangkan responden yang mampu untuk mengontrak rumah turun sebesar 1,45% dan responden yang masih menumpang tinggal di rumah saudara juga turun sebesar 8,7%. Tabel diatas juga menggambarkan bahwa sebagian besar responden baik sebelum maupun sesudah peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara sudah mempunyai rumah sendiri, hal ini dimungkinkan karena rata-rata masyarakat asli Papua yaitu tujuh suku yang berdiam di Kabupaten Mimika mendapat fasilitas tempat tinggal dari dana 1% PT. Freeport Indonesia.

Sedangkan jenis rumah yang ditempati oleh responden sebelum dan sesudah peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara dapat digambarkan pada tabel 16 berikut ini :

Tabel 16. Distribusi responden menurut jenis rumah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Jenis Rumah	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Permanen	7	10,14	7	10,14
2	Semi Permanen	21	30,43	25	36,23
3	Non Permanen	41	59,42	37	53,62
	Jumlah	69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dari tabel 15 dan 16 diatas juga menggambarkan bahwa sebagian besar responden baik sebelum maupun sesudah peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara sudah mempunyai rumah sendiri dengan jenis rumah adalah rumah kayu (non permanen), ini dapat dilihat dengan presentase jenis rumah non permanen sebelum dan sesudah peningkatan jalan hanya berkurang sebesar 5,8%. Dapat juga dilihat bahwa tidak ada peningkatan jenis rumah permanen yang dimiliki responden sebelum dan setelah adanya peningkatan jalan. Hal ini disebabkan karena kehidupan masyarakat setempat masih sangat alami, sehingga mereka lebih suka tinggal di rumah kayu dari pada rumah batu. Meskipun mereka mendapatkan fasilitas rumah permanen dari PT. Freeport banyak dari mereka yang menjualnya lalu membangun kembali rumah kayu untuk dihuni.

Kondisi perumahan penduduk yang berada di Desa Pomako dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 6. Kondisi perumahan penduduk

Dari hasil wawancara dengan responden diketahui bahwa pelayanan air bersih dari PAM belum menjangkau masing-masing rumah tangga di keempat desa tersebut sehingga sumber air bersih yang dipergunakan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan air bersih didapatkan dari air tanah (sumur) dari sungai. Sedangkan fasilitas yang ada di rumah responden dalam hal pelayanan listrik sebelum dan sesudah peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara dapat digambarkan pada tabel 17 berikut ini :

Tabel 17. Distribusi responden menurut pemakaian listrik sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Fasilitas Listrik	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Sudah ada (Genset)	4	5,80	11	15,94
2	Menumpang listrik tetangga	6	8,70	19	27,54
3	Belum ada	59	85,51	39	56,52
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dalam hal memenuhi kebutuhan masyarakat akan penerangan, maka di empat desa lokasi penelitian ini belum dapat dijangkau oleh fasilitas listrik dari PLN sehingga masyarakat harus mengusahakan sendiri dengan membeli genset, sedangkan yang belum mampu dapat menumpang dengan menarik kabel dari rumah sang pemilik genset untuk sekedar mendapatkan penerangan lampu di dalam rumah, dengan ketentuan mereka harus membayar sesuai pemakaian bahan bakar yang dibutuhkan. Sedangkan yang belum memiliki genset dan tidak menumpang listrik dari tetangga terdekat maka harus menggunakan lampu minyak.

Dari Tabel 17 diatas dapat dilihat bahwa lebih dari separuh jumlah responden/kepala rumah tangga belum memiliki fasilitas listrik yaitu sebesar 56,52% meskipun sebelumnya 85,51% responden yang tidak memiliki penerangan listrik, jadi ada pengurangan rumah tangga yang belum memiliki penerangan listrik, juga dapat dilihat bahwa masyarakat yang telah memiliki genset sendiri bertambah dari 5,8% menjadi 15,94%. Sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat kemajuan akan keinginan

untuk memiliki penerangan listrik dan kemampuan untuk membeli genset dan bahan bakarnya.

Sedangkan fasilitas yang ada di rumah responden dalam hal kepemilikan WC sebelum dan sesudah peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara dapat digambarkan pada tabel 18 berikut ini.

Tabel 18. Distribusi responden menurut kepemilikan WC sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Kepemilikan WC	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Sudah ada	24	34,78	41	59,42
2	Belum ada	45	65,22	28	40,58
	Jumlah	69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Ada perubahan terhadap kepemilikan WC sebelum dan sesudah peningkatan jalan yaitu sebesar 24,64 % meskipun perubahan tersebut tidak terlalu besar. Hal ini disebabkan karena sebagian besar masyarakat berpikir bahwa membangun WC hanya membuang-buang uang, padahal mereka masih bisa membuang kotoran di sungai.

5. Kepemilikan Lahan

Kepemilikan lahan, baik lahan pertanian maupun lahan untuk mendirikan rumah ataupun untuk usaha merupakan salah satu indikator sosial ekonomi masyarakat yang perlu ditinjau dalam penelitian ini. Karena masyarakat di lokasi penelitian dengan jenis pekerjaan yang berbeda, semuanya bekerja dengan harapan untuk mendapatkan lahan yang lebih luas yang dapat dipakai sebagai lahan pertanian (bagi petani) dan sebagai

tempat membangun rumah ataupun untuk tempat membuka usaha perdagangan dan industri (pedagang dan wiraswasta). Lahan yang digunakan tersebut merupakan faktor penting dalam meningkatkan pendapatan untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari. Kepemilikan lahan merupakan cerminan dari kondisi masyarakat tersebut, semakin besar kepemilikan lahan maka semakin besar pendapatan atau penghasilan masyarakat tersebut.

Peningkatan kepemilikan lahan sebelum dan sesudah peningkatan jalan Timika – pomako - Dermaga Nusantara dapat dilihat pada tabel 19 berikut ini.

Tabel 19. Distribusi responden menurut peningkatan kepemilikan lahan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Kepemilikan Lahan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	< 5000 m2	59	85,51	31	44,93
2	5000 m2 - 10000 m2	9	13,04	22	31,88
3	> 10000 m2	1	1,45	16	23,19
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Luas kepemilikan lahan didaerah penelitian sebelum dan sesudah peningkatan jalan yang digambarkan oleh tabel 19 diatas menunjukkan bahwa terdapat peningkatan luas lahan yang dimiliki responden dimana responden yang memiliki lahan < 5000 m2 berkurang sebesar 40,58% dan responden yang memiliki lahan seluas 5000 m2 – 10000 m2 meningkat 18,84% dan responden yang memiliki luas lahan > 10000 m2 juga meningkat sebesar 21,74%. Hal ini disebabkan karena masyarakat

beranggapan bahwa dengan memiliki lahan yang luas maka pada masa yang akan datang nilai tanah akan terus bertambah.

6. Derajat Kesehatan

Keberadaan pelayanan kesehatan pada suatu daerah akan menentukan derajat kesehatan masyarakat pada daerah tersebut. Kondisi kesehatan yang kurang prima menjadikan kehidupan seseorang menjadi kurang bergairah, malas bekerja dan menjadikan hidup kurang bermakna walaupun hidup dalam berkecukupan. Dengan adanya peningkatan jalan diharapkan akan mampu menambah kualitas kesehatan setiap individu karena dengan kondisi jalan yang baik akan meningkatkan mobilitas penduduk untuk mencapai tempat pelayanan kesehatan. Peningkatan derajat kesehatan responden sebelum dan sesudah adanya peningkatan jalan dapat dilihat pada tabel 20 di bawah ini :

Tabel 20. Distribusi responden menurut derajat kesehatan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Derajat kesehatan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Sangat baik	0	-	14	20,29
2	Baik	14	20,29	23	33,33
3	Tidak baik	55	79,71	32	46,38
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Berdasarkan tabel 20 diatas, terlihat bahwa derajat kesehatan masyarakat meningkat seiring dengan adanya peningkatan jalan. Hal ini dapat dilihat dari jawaban responden yang derajat kesehatannya sangat baik meningkat sebesar 20,29% dan responden yang merasa derajat

kesehatan seluruh keluarganya baik juga meningkat sebesar 13,04% sedangkan responden yang kondisi kesehatannya tidak baik menurun sebesar 21,74%.

Peningkatan kondisi kesehatan responden juga disebabkan karena penambahan tenaga medis di Distrik Mimika Timur meskipun jumlah prasarana kesehatan tidak bertambah dari tahun 2002 sampai 2005. Jumlah tenaga medis sebelum dan setelah peningkatan jalan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 21. Jumlah tenaga kesehatan menurut kampung/kelurahan sebelum dan setelah peningkatan jalan di Distrik Mimika Timur

No	Kampung/Kelurahan	Tahun 2002				Tahun 2005			
		Dokter	Perawat	Bidan	Lainnya	Dokter	Perawat	Bidan	Lainnya*
1	Pomako	-	2	2	-	-	4	2	3
2	Tipuka	-	-	-	-	-	2	-	2
3	Hiripau	-	-	-	-	-	2	-	4
4	Kaugapu	-	-	-	1	-	2	-	4
5	Wania	2	6	5	2	3	10	5	11
6	Mwapi	-	-	-	1	-	2	-	1
7	Pigapu	-	-	-	-	-	2	-	2
8	Kadun Jaya	-	-	-	1	-	6	-	10
Jumlah		2	8	7	5	3	30	7	37

Sumber : Distrik Mimika Timur Dalam Angka 2002-2005

Ket : *) Termasuk Dukun Bayi

Dari wawancara yang dilakukan kepada responden diketahui juga bahwa adanya peningkatan derajat kesehatan masyarakat tersebut karena meskipun belum ada angkutan umum yang menjangkau dua desa di lokasi penelitian (Desa Pomako dan Pigapu) sehingga akses menuju pelayanan kesehatan agak sulit, tapi dengan kondisi jalan baik mereka dapat menumpang truk atau kendaraan pribadi yang melalui desa mereka dan masyarakat di daerah penelitian tersebut banyak memakai obat-obat tradisional yang mudah dijumpai di sekitar mereka.

7. Mobilitas Penduduk

Kurangnya akses sering dianggap sebagai suatu masalah pembangunan yang hanya mampu diselesaikan dengan pembangunan jalan. Perbaikan akses dipengaruhi oleh peningkatan jalan karena menghasilkan pelayanan transportasi yang lebih baik. Dengan perbaikan akses tersebut maka akan dapat meningkatkan produktivitas masyarakat dan memperpendek waktu yang diperlukan untuk melakukan perjalanan sehingga akan meningkatkan pula mobilitas penduduk. Pada tabel 22 berikut ini menggambarkan mobilitas responden sebelum dan sesudah pekerjaan peningkatan jalan.

Tabel 22. Distribusi responden menurut mobilitas penduduk sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Mobilitas penduduk	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Sangat Lancar	0	-	18	26,09
2	Lancar	1	1,45	17	24,64
3	Tidak Lancar	68	98,55	34	49,28
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dari tabel 22 diatas menggambarkan bahwa 26,09% responden menjawab mobilitas penduduk sebelum dan sesudah peningkatan jalan sangat meningkat dan 23,19% responden menjawab meningkat, hal ini disebabkan karena dengan kondisi permukaan jalan yang baik masyarakat dapat dengan mudah untuk mencapai tujuan mereka dengan menggunakan moda transportasi yang ada (menumpang truk, ojek atau kendaraan pribadi lainnya) meskipun belum ada angkutan umum yang melayani penumpang dari dua desa di daerah penelitian tersebut.

8. Keselamatan

Keselamatan penumpang adalah salah satu indikator sosial ekonomi yang harus dipertimbangkan pada suatu perencanaan peningkatan ataupun pembangunan jalan, sebab jika masyarakat setempat merasa aman baik keadaan barang-barang yang diangkut maupun keselamatan penumpang yang melalui jalan tersebut maka tentunya akan menunjang peningkatan kondisi sosial masyarakat tersebut.

Distribusi responden menurut tingkat keamanan barang-barang yang diangkut dan keselamatan penumpang, dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 23. Distribusi responden menurut tingkat keselamatan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Tingkat Keselamatan	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Sangat Aman	0	-	16	23,19
2	Aman	8	11,59	46	66,67
3	Tidak Aman	61	88,41	7	10,14
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dari tabel 23 di atas dapat dilihat bahwa 23,19% responden berpendapat bahwa dengan adanya peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara tingkat keamanan barang-barang yang diangkut dan keselamatan penumpang sangat aman, dimana sebelum adanya ruas jalan tersebut masyarakat selalu merasa was-was jika harus bepergian

baik dengan motor (ojek) atau dengan mobil carteran, hal ini dapat ditunjukkan bahwa 88,41% responden merasa tidak aman sebelum adanya peningkatan jalan karena mereka harus berjalan kaki melalui hutan untuk mencapai tujuan mereka, sehingga mereka selalu merasa takut terhadap binatang buas atau orang-orang jahat.

9. Konflik Antar Suku

Peningkatan jalan mungkin saja memicu konflik antar suku akan lebih sering terjadi dan distribusi responden menurut konflik antar suku dapat kita lihat pada tabel berikut :

Tabel 24. Distribusi responden menurut konflik antar suku sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Konflik antar suku	Sebelum		Sesudah	
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)
1	Sangat sering	0	-	0	-
2	Sering	16	23,19	25	36,23
3	Jarang	53	76,81	44	63,77
Jumlah		69	100,00	69	100,00

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Dengan melihat tabel 24 diatas dapat digambarkan bahwa frekwensi konflik menurut responden sering terjadi sesudah peningkatan jalan meskipun peningkatannya tidak terlalu besar yaitu naik sebesar 13,04% dan sisanya menjawab tidak ada perubahan. Sehingga dapat dikatakan bahwa sebelum dan sesudah peningkatan jalan masalah konflik antar suku tidak terlalu mengalami perbedaan karena dari hasil wawancara diketahui bahwa konflik antar suku di Kabupaten Timika lebih banyak disebabkan oleh masalah-masalah politik (pemilihan Bupati,

anggota DPRD, pemilihan kepala suku, pembagian proyek dari pemerintah, pembagian dana 1% dari PT. Freeport Indonesia dan lain-lain). Kalaupun ada konflik yang terjadi karena pengaruh kondisi permukaan jalan yang semakin baik, lebih sering terjadi di dalam Kota Timika yang kondisi jaringan jalannya lebih baik. Masalah yang timbul antara lain adalah perkawinan antar suku dan konflik antar tukang ojek atau sopir dengan penumpangnya yang kadang meluas menjadi konflik antar suku.

Dari uraian dampak sosial ekonomi peningkatan jalan pada Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu, yang telah dijabarkan diatas maka dapat dirangkum sebagai berikut :

Tabel 25. Rangkuman Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur

No.	Indikator Sosial Ekonomi	Sebelum		Sesudah		Ket.
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)	
Tingkat Pendidikan						
1	SD	42	60,87	28	40,58	Positif
2	SMP	21	30,43	27	39,13	Positif
3	SMA	6	8,70	12	17,39	Positif
4	Akademi/PT	0	-	2	2,90	Positif
Pekerjaan						
1	Petani	9	13,04	9	13,04	Tetap
2	Pedagang	9	13,04	9	13,04	Tetap
3	Nelayan	25	36,23	23	33,33	Negatif
4	Sopir	12	17,39	14	20,29	Positif
5	PNS/TNI	6	8,70	6	8,70	Tetap
6	Swasta	8	11,59	8	11,59	Tetap
Pendapatan						
1	< 500.000,-	39	56,52	12	17,39	Positif
2	500.000,- sampai 1.000.000	21	30,43	27	39,13	Positif
3	> 1.000.000,-	9	13,04	30	43,48	Positif
Perumahan						
Kepemilikan rumah						
1	Milik sendiri	27	39,13	34	49,28	Positif
2	Kontrak	27	39,13	26	37,68	Positif
3	Menumpang	15	21,74	9	13,04	Positif
Jenis Rumah						
1	Permanen	7	10,14	7	10,14	Tetap
2	Semi Permanen	21	30,43	25	36,23	Positif
3	Non Permanen	41	59,42	37	53,62	Positif
Fasilitas Listrik						
1	Sudah ada (Genset)	4	5,80	11	15,94	Positif
2	Menumpang listrik tetangga	6	8,70	19	27,54	Positif
3	Belum ada	59	85,51	39	56,52	Positif
Fasilitas WC						
1	Sudah ada	24	34,78	41	59,42	Positif
2	Belum ada	45	65,22	28	40,58	Positif

No.	Indikator Sosial Ekonomi	Sebelum		Sesudah		Ket.
		Jumlah (N)	Presentase (%)	Jumlah (N)	Presentase (%)	
Kepemilikan lahan						
1	< 5000 m2	59	98,33	31	44,93	Positif
2	5000 m2 - 10000 m2	9	13,04	22	31,88	Positif
3	> 10000 m2	1	1,45	16	23,19	Positif
Derajat kesehatan						
1	Sangat baik	0	-	14	20,29	Positif
2	Baik	14	20,29	23	33,33	Positif
3	Tidak baik	55	79,71	32	46,38	Positif
Aksesibilitas						
1	Sangat Lancar	0	-	18	26,09	Positif
2	Lancar	1	1,45	17	24,64	Positif
3	Tidak Lancar	68	98,55	34	49,28	Positif
Tingkat Keselamatan						
1	Sangat Aman	0	-	16	23,19	Positif
2	Aman	8	11,59	46	66,67	Positif
3	Tidak Aman	61	88,41	7	10,14	Positif
Konflik antar suku						
1	Sangat sering	0	-	0	-	Tetap
2	Sering	16	23,19	25	36,23	Negatif
3	Jarang	53	76,81	44	63,77	Positif
Jumlah						

Sumber : Hasil Analisa Data Primer

Secara keseluruhan dampak peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu di Distrik Mimika Timur dapat dirangkum dalam tabel berikut :

Tabel 26. Matriks Simpul dampak perubahan kondisi sosial ekonomi

No.	Kondisi Sosial ekonomi	Dampak perubahan			Ket.
		Sangat Baik (%)	Baik (%)	Tidak Baik (%)	
1	Mobilitas Penduduk	21,74	42,03	36,23	Positif
2	Kepemilikan lahan	21,74	43,48	34,78	Positif
3	Kesehatan	20,29	44,93	34,78	Positif
4	Pendapatan	20,29	49,28	30,43	Positif
5	Fasilitas listrik rumah	10,14	50,72	39,13	Positif
6	Keselamatan	20,29	59,42	20,29	Positif
7	Kepemilikan rumah	8,70	50,72	40,58	Positif
8	Pendidikan	11,59	20,29	68,12	Negatif
9	Fasilitas WC	7,25	17,39	75,36	Negatif
10	Pekerjaan	-	2,90	97,10	Negatif
11	Jenis rumah	-	5,80	94,20	Negatif
12	Konflik antar suku	-	85,51	14,49	Negatif

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Dari matriks di atas dapat dilihat bahwa dampak perubahan kondisi sosial ekonomi yang mengalami perubahan yang baik adalah mobilitas penduduk dan kepemilikan lahan, kemudian kesehatan, pendapatan dan keselamatan juga mengalami perubahan yang baik. Fasilitas listrik di rumah penduduk mengalami perubahan yang cukup baik. Sedangkan indikator yang tidak mengalami perubahan atau berdampak tidak baik adalah pendidikan, fasilitas WC pada rumah penduduk, pekerjaan, jenis rumah dan konflik antar suku.

D. Hubungan Peningkatan Jalan Dengan Sosial Ekonomi Masyarakat

Peningkatan jalan mempunyai dampak terhadap pembangunan sosial ekonomi di daerah dan taraf hidup populasi yang dilayani. Peningkatan jalan akan membawa peningkatan produksi pertanian disuatu daerah karena pasar mudah diakses atau pedagang akan mengunjungi komunitas dan membeli produksi yang di hasilkan. Pekerja sosial

termasuk dokter akan mengikuti peningkatan jaringan jalan. Peningkatan jalan akan mempengaruhi aksesibilitas menuju pelayanan sosial, baik melalui peningkatan pelayanan transportasi ke rumah sakit dan sekolah dasar. Peningkatan jalan juga akan mendorong pembangunan pusat kesehatan dan peningkatan pelayanan medis di suatu daerah.

1. Hubungan Peningkatan Jalan Dengan Tingkat Pendidikan

Pengaruh peningkatan jalan terhadap tingkat pendidikan dapat dilihat pada tabel 27.

Tabel 27. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Tingkat Pendidikan

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Pendidikan	Tidak Meningkatkan	24	15	8	47
	Meningkat	4	9	7	20
	Sangat Meningkatkan	0	1	1	2
Total		28	25	16	69

0,110 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (a)
 7,537 CHI HITUNG
 9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung < Chi Tabel ($7,537 < 9,488$), maka H_0 diterima Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (α – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,110 > 0,05$ jadi H_0 diterima. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 diterima, atau adanya hubungan yang tidak tidak signifikan antara peningkatan jalan dengan pendidikan.

Dengan menghubungkan peningkatan jalan dengan tingkat pendidikan anak-anak usia sekolah di setiap rumah tangga ternyata tidak berpengaruh terhadap masyarakat di empat desa pada daerah penelitian di Distrik Mimika Timur karena tingkat pendidikan kepala keluarga yang masih sangat rendah tentunya akan menyebabkan tingkat pendidikan dalam keluarga juga akan rendah karena pengaruh kepala keluarga masih sangat besar apalagi di daerah pedesaan. Kemudian dua dari desa tersebut belum dijangkau oleh angkutan umum sementara sekolah yang ada (SLTP dan SLTA) hanya terdapat di Ibukota Distrik yang berjarak puluhan kilometer dari desa mereka sehingga sulit bagi mereka untuk melanjutkan pendidikan. Selain itu prasarana pendidikan di Distrik Mimika Timur memang masih sangat kurang terutama untuk sekolah lanjutan.

Hal ini sangat sesuai jika dikaitkan dengan tabel 11 dan 12 dimana terlihat bahwa tidak terlalu banyak perubahan terhadap tingkat pendidikan sebelum dan sesudah peningkatan jalan. Begitupun dengan prasarana pendidikan tidak mengalami banyak penambahan, yaitu hanya bertambah 2 unit TK dan 1 unit SMA dari tahun 2002 (sebelum peningkatan jalan) sampai tahun 2005 (sesudah peningkatan jalan).

2. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Pekerjaan

Hubungan peningkatan jalan dengan pekerjaan responden dapat dilihat pada tabel 28.

Tabel 28. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Pekerjaan

	Peningkatan_Jalan			Total
	Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	

Pekerjaan	Tidak Berubah	26	25	16	67
	Berubah	2	0	0	2
Total		28	25	16	69

0,221 PROBABILITAS
0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (α)
3,016 CHI HITUNG
5,991 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung < Chi Tabel ($3,016 < 5,991$), maka H_0 diterima. Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,221 > 0,05$ jadi H_0 diterima. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 diterima, adanya hubungan yang tidak signifikan antara peningkatan jalan dengan pekerjaan.

Peningkatan kondisi permukaan jalan tidak berpengaruh terhadap jenis pekerjaan bagi masyarakat di empat desa pada lokasi penelitian karena kondisi daerah penelitian yang dekat dengan laut (pelabuhan rakyat dan dermaga nusantara) serta merupakan daerah yang didominasi oleh rawa-rawa sehingga sebagian besar penduduknya lebih suka bertahan bekerja sebagai nelayan dan sopir. Peningkatan jalan tidak dapat mendukung perluasan lapangan pekerjaan di Distrik Mimika Timur karena sarana angkutan umum yang melayani desa tersebut belum ada serta lahan pertanian untuk tanah kering (tanaman padi) juga belum ada di Distrik Mimika Timur, sehingga masyarakat di daerah ini tidak memiliki pekerjaan sampingan, selain pekerjaan yang mereka tekuni saat itu.

3. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Tingkat Pendapatan

Hubungan peningkatan jalan dengan pendapatan responden dapat dilihat pada tabel 29.

Tabel 29. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Pendapatan

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Pendapatan	Tidak meningkat	17	13	2	32
	Meningkat	10	10	6	26
	Sangat Meningkatkan	1	2	8	11
Total		28	25	16	69

0,000 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (a)
 20,745 CHI HITUNG
 9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung > Chi Tabel ($20,745 > 9,488$), maka H_0 ditolak. Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,000 < 0,05$ jadi H_0 ditolak. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 ditolak, atau ada hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan pendapatan.

Dengan menghubungkan pengaruh peningkatan jalan dengan pendapatan rata-rata yang diperoleh responden setiap bulan, maka

diketahui bahwa ada pengaruh antara peningkatan jalan dengan pendapatan masyarakat, dimana pendapatan masyarakat yang meningkat dari Rp. 500.000,- naik menjadi lebih dari Rp. 1.000.000,- sebanyak 11 responden dan masyarakat yang pendapatannya meningkat antara Rp. 500.000,- sampai Rp. 1.000.000,- menjadi bertambah lebih dari Rp. 1.000.000,- sebanyak 26 responden. Hal ini disebabkan karena dengan kondisi jalan yang baik arus lalu lintas pada ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara menjadi lebih lancar. Apalagi ruas jalan tersebut merupakan akses menuju pelabuhan rakyat dan dermaga nusantara, sehingga meskipun angkutan umum belum menjangkau keempat desa di lokasi penelitian tersebut, namun masyarakat dapat menjual hasil pertanian, perikanan dan industri rumah tangga mereka di pinggiran jalan yang dapat dibeli langsung oleh pengguna jalan dengan harga yang jauh lebih murah dibandingkan dengan di pasar dan kondisi barangnya pun lebih bagus dan segar. Bahkan pedagang-pedagang dari Kota Timika yang datang untuk membeli hasil mereka dan kios atau warung di daerah ini menjadi lebih laris jika ada kapal yang masuk pelabuhan. Dimana Dermaga ini juga dapat berfungsi setelah adanya peningkatan jalan. Dengan demikian pendapatan masyarakat lebih meningkat dibandingkan sebelumnya dimana sebagian besar hasil perikanan dan pertanian mereka untuk dikonsumsi saja. Untuk jenis pekerjaan sopir juga akan memperoleh pendapatan yang lebih baik karena dengan kondisi jalan yang baik dan fasilitas dermaga yang ada

sehingga arus lalu lintas menjadi lancar dan penumpang pun semakin bertambah.

4. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Keadaan Rumah

Hubungan peningkatan jalan dengan keadaan rumah dapat dilihat dari beberapa faktor, antara lain : kepemilikan rumah, jenis rumah, fasilitas listrik dan fasilitas WC yang dimiliki.

Tabel 30. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Kepemilikan Rumah

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Kepemilikan_Rumah	Tidak meningkat	28	21	10	59
	Meningkat	0	2	5	7
	Sangat Meningkatkan	0	2	1	3
Total		28	25	16	69

0,008 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (α)
 13,781 CHI HITUNG
 9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung > Chi Tabel ($13,781 > 9,488$), maka H_0 ditolak Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,008 < 0,05$ jadi H_0 ditolak. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 ditolak, atau ada hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan kepemilikan rumah.

Tabel 31. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Jenis Rumah

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Jenis_Rumah	Tidak meningkat	27	23	15	65
	Meningkat	1	2	1	4
Total		28	25	16	69

0,786 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (a)
 0,482 CHI HITUNG
 5,991 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung < Chi Tabel (0,482 < 5,991), maka H_0 diterima Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (? – value) dengan tingkat signifikansinya (a =0,05), maka 0,786 > 0,05 jadi H_0 diterima. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 diterima, atau tidak ada hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan jenis rumah.

Tabel 32. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Fasilitas Listrik

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Fasilitas_Listrik	Tidak meningkat	27	12	9	48
	Meningkat	1	10	4	15
	Sangat Meningkatkan	0	3	3	6
Total		28	25	16	69

0,001 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (a)
 17,757 CHI HITUNG
 9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung > Chi Tabel ($17,757 > 9,488$), maka H_0 ditolak. Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,001 < 0,05$ jadi H_0 ditolak. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 ditolak, atau ada hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan fasilitas listrik.

Tabel 33. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Fasilitas WC

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Fasilitas_WC	Tidak meningkat	25	16	11	52
	Meningkat	3	9	5	17
Total		28	25	16	69

0,081 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (α)
 5,038 CHI HITUNG
 5,991 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung < Chi Tabel ($5,038 < 5,991$), maka H_0 diterima. Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,081 > 0,05$ jadi H_0 diterima. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 diterima, atau tidak ada hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan fasilitas WC.

Dengan menghubungkan peningkatan jalan dengan keadaan rumah yang dihuni oleh responden (kepemilikan rumah, jenis bangunan rumah fasilitas listrik dan fasilitas WC yang dimiliki), maka yang dipengaruhi oleh peningkatan jalan hanyalah kepemilikan rumah dan fasilitas listrik karena rumah merupakan kebutuhan pokok sehingga dengan bertambahnya kemampuan masyarakat maka keinginan untuk memiliki tempat tinggal yang lebih baik tentunya akan bertambah. Sedangkan fasilitas listrik juga sangat terpengaruh karena biar bagaimana pun penerangan adalah salah satu kebutuhan manusia yang tidak kalah pentingnya. Kita tidak akan bisa melakukan aktifitas apa saja jika dalam kegelapan.

Namun jenis bangunan rumah tidak terpengaruh oleh peningkatan jalan karena kehidupan masyarakat di keempat desa tersebut masih sangat alami, jauh dari modernisasi sehingga mereka tidak berpikir untuk memperbaiki kondisi bangunan rumah. Demikian pula dengan fasilitas WC yang dimiliki tidak terlalu dipikirkan oleh masyarakat karena sebagian besar masyarakat masih membuang kotoran di sungai ataupun di rawa.

5. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Kepemilikan Lahan

Hubungan peningkatan jalan dengan luas lahan yang dimiliki responden dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 34. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Kepemilikan Lahan

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Kepemilikan_Lahan	Tidak meningkat	23	8	1	32

	Meningkat	5	16	10	31
	Sangat Meningkatkan	0	1	5	6
Total		28	25	16	69

0,000 PROBABILITAS
0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (α)
34,512 CHI HITUNG
9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung > Chi Tabel ($34,512 > 9,488$), maka H_0 ditolak. Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,000 < 0,05$ jadi H_0 ditolak. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 ditolak, atau ada hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan kepemilikan lahan.

Dengan menghubungkan peningkatan jalan dengan luas lahan yang dimiliki responden, maka terlihat bahwa ada pengaruh antara peningkatan jalan dengan bertambahnya luas lahan yang dimiliki masyarakat karena dengan kondisi permukaan jalan yang baik pendapatan akan meningkat sehingga keinginan untuk memiliki lahan yang lebih luas juga akan bertambah baik untuk lahan olahan maupun untuk lahan membuka usaha dan mendirikan rumah. Peningkatan jalan berpengaruh terhadap bertambahnya luas lahan karena sebagian besar masyarakat berpendapat bahwa dengan menyimpan uang dalam bentuk tanah maka tidak akan habis oleh waktu, bahkan harga tanah akan semakin naik setiap tahun.

6. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Derajat Kesehatan

Hubungan peningkatan jalan dengan derajat kesehatan responden dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 35. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Derajat Kesehatan

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Kesehatan	Tidak meningkat	24	11	2	37
	Meningkat	4	13	8	25
	Sangat Meningkatkan	0	1	6	7
Total		28	25	16	69

0,000 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (α)
 32,703 CHI HITUNG
 9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung > Chi Tabel ($32,703 > 9,488$), maka H_0 ditolak. Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,000 < 0,05$ jadi H_0 ditolak. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 ditolak, atau terdapat hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan derajat kesehatan.

Dengan menghubungkan peningkatan jalan dengan derajat kesehatan maka terlihat bahwa ada pengaruh antara peningkatan jalan terhadap derajat kesehatan masyarakat. Ada pepatah yang mengatakan bahwa lebih baik mencegah daripada mengobati sehingga meskipun sarana angkutan umum belum menjangkau daerah penelitian ini namun masyarakat setempat masih berusaha menjangkau fasilitas kesehatan yang ada dengan ojek ataupun truk karena kondisi jalan sudah baik.

Bahkan masyarakat sekitar dapat menjaga kesehatannya dengan obat-obatan tradisional yang banyak terdapat disekitar mereka. Selain itu meskipun prasarana kesehatan tidak mengalami penambahan yang berarti namun ada penambahan tenaga kesehatan yang cukup banyak jika dibandingkan dari tahun 2002 sampai tahun 2005, sehingga pelayanan terhadap masyarakat lebih maksimal.

7. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Aksesibilitas

Hubungan peningkatan jalan dengan mobilitas penduduk dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 36. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Mobilitas Penduduk

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Mobilitas	Tidak meningkat	25	8	1	34
	Meningkat	3	9	6	18
	Sangat Meningkatkan	0	8	9	17
Total		28	25	16	69

0,000 PROBABILITAS
 0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (a)
 34,837 CHI HITUNG
 9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung > Chi Tabel (34,837 > 9,488), maka H_0 ditolak. Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat

bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,000 < 0,05$ jadi H_0 ditolak. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 ditolak, atau terdapat hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan aksesibilitas.

Dengan menghubungkan peningkatan jalan dan aksesibilitas ke pelayanan umum dan sumber-sumber informasi maka terlihat bahwa ada pengaruh antara peningkatan jalan dengan aksesibilitas ke pelayanan umum (pasar, sekolah, pelayanan kesehatan) dan sumber-sumber informasi (pusat kota Timika) karena dengan kondisi permukaan jalan yang baik tentunya arus lalu lintas akan semakin lancar sehingga akses kemanapun akan lebih mudah apalagi jika ditunjang oleh sarana transportasi yang cukup. Meskipun angkutan umum belum memadai namun dengan kondisi jalan yang baik masyarakat dapat menggunakan sepeda ataupun berjalan kaki dengan aman untuk menjangkau tujuan mereka atau dengan mencari tumpangan pada kendaraan yang lewat.

8. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Keselamatan perjalanan

Hubungan peningkatan jalan dengan keamanan barang-barang yang diangkut dan keselamatan penumpang dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 37. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Keselamatan

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Keselamatan	Tidak meningkat	9	3	2	14
	Meningkat	17	20	7	44
	Sangat Meningkatkan	2	2	7	11

Total	28	25	16	69
-------	----	----	----	----

0,004 PROBABILITAS
0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (α)
15,453 CHI HITUNG
9,488 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung > Chi Tabel ($15,453 > 9,488$), maka H_0 ditolak Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka $0,004 < 0,05$ jadi H_0 ditolak. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 ditolak atau terdapat hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan keselamatan.

Dengan menghubungkan peningkatan jalan dengan keamanan barang-barang yang diangkut dan keselamatan penumpang maka ternyata ada pengaruh peningkatan jalan terhadap keselamatan perjalanan karena kurangnya hambatan yang ditemui di jalan dengan kondisi permukaan jalan yang baik sehingga kendaraan dapat berjalan dengan lancar sehingga barang-barang yang diangkut tidak rusak bahkan masyarakat juga dapat berjalan kaki dari satu desa ke desa yang lain karena kondisi jalan yang sudah baik serta maksud-maksud jahat oleh orang-orang tertentu terhadap kendaraan di jalan akan sulit dilaksanakan.

9. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Konflik Antar Suku

Hubungan peningkatan jalan dengan konflik antar suku dapat dilihat dengan jelas pada tabel 38 berikut ini:

Tabel 38. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Konflik Antar Suku

		Peningkatan_Jalan			Total
		Tidak Baik	Baik	Sangat Baik	
Konflik_Antarsuku	Tidak meningkat	24	22	13	59
	Meningkat	4	3	3	10
Total		28	25	16	69

0,835 PROBABILITAS
0,05 TINGKAT SIGNIFIKANSI (α)
0,360 CHI HITUNG
5,991 CHI TABEL

Sumber : Hasil pengolahan data

Dari data di atas terlihat bahwa Chi Hitung < Chi Tabel (0,360 < 5,991), maka H_0 diterima Dengan membandingkan probabilitasnya terlihat bahwa (p – value) dengan tingkat signifikansinya ($\alpha = 0,05$), maka 0,835 > 0,05 jadi H_0 diterima. Dari kedua analisis di atas dapat diambil kesimpulan yang sama, yaitu H_0 diterima, atau tidak terdapat hubungan yang signifikan antara peningkatan jalan dengan konflik antar suku.

Dengan menghubungkan peningkatan jalan dengan konflik antar suku maka tidak ada pengaruh antara peningkatan jalan dengan konflik antar suku, sebab konflik yang sering terjadi di Timika sebagian besar disebabkan oleh masalah politik (pemilihan Bupati, anggota DPRD, Kepala Suku, pembagian proyek pemerintah, pembagian dana 1% dari PT. Freeport dan lain-lain) yang tidak ada kaitannya dengan kondisi permukaan jalan.

E. Indeks Kuatnya Hubungan antar Variabel Sosial Ekonomi

Dalam uji chi kuadrat yang telah dilakukan, kita dapat mengetahui ada tidaknya hubungan antara dua faktor, akan tetapi belum mengetahui derajat atau kuatnya hubungan tersebut.

Dari perhitungan maka akan diperoleh nilai IKH setiap variabel, seperti yang ditampilkan dalam Tabel 39 di bawah ini :

Tabel 39. Indeks Keeratan Hubungan antara peningkatan jalan dengan kondisi sosial ekonomi

No.	Kondisi Sosial ekonomi	Chi hitung χ^2	KTS	KTS _{mak}	Nilai IKH	Interpretasi Kualitatif
1	Aksesibilitas	34,837	0,579	0,816	0,71	Kuat
2	Kepemilikan lahan	34,512	0,577	0,816	0,71	Kuat
3	Kesehatan	32,703	0,567	0,816	0,69	Kuat
4	Pendapatan	20,745	0,481	0,816	0,59	Kuat
5	Fasilitas listrik rumah	17,757	0,452	0,816	0,55	Sedang
6	Keselamatan	15,453	0,428	0,816	0,52	Sedang
7	Kepemilikan rumah	13,781	0,408	0,816	0,50	Sedang
8	Pendidikan	7,357	0,310	0,816	0,38	Lemah
9	Fasilitas WC	5,038	0,261	0,816	0,32	Lemah
10	Pekerjaan	3,016	0,205	0,816	0,25	Lemah
11	Jenis rumah	0,482	0,083	0,816	0,10	Sangat lemah
12	Konflik antar suku	0,360	0,072	0,816	0,09	Sangat lemah

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Dari tabel tersebut di atas dapat dilihat bahwa 4 faktor utama dari kondisi sosial ekonomi masyarakat di sepanjang ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara yang memiliki hubungan yang kuat dengan peningkatan jalan ini adalah aksesibilitas, kepemilikan lahan, derajat kesehatan dan pendapatan. Hal ini menunjukkan bahwa dengan semakin baiknya kondisi permukaan jalan maka aksesibilitas yang akan dipengaruhi terlebih dahulu karena memiliki kaitan langsung dengan kondisi jalan, jadi semakin baik kondisi jalan maka tingkat aksesibilitas pun akan semakin meningkat. Terhadap kepemilikan lahan menunjukkan

bahwa masyarakat sekitar meskipun memiliki tingkat pendidikan yang rendah tapi pemikirannya jauh kedepan dengan pertimbangan bahwa jika prasarana jalan tersedia maka nilai lahan pun akan meningkat harga tanah/lahan jika dijual kembali pasti akan lebih mahal. Begitupun dengan derajat kesehatan, dengan tubuh yang sehat tentunya mereka akan dapat bekerja dengan baik sehingga dapat memenuhi kebutuhan keluarga yang tentunya akan meningkatkan pendapatan atau penghasilan.

Dari hasil wawancara juga diketahui bahwa dengan kondisi permukaan jalan yang semakin baik akan memiliki hubungan pada kategori sedang dengan fasilitas listrik, keamanan dan kepemilikan rumah. Dengan meningkatnya pendapatan maka masyarakat akan dapat memenuhi kebutuhannya akan tempat tinggal dan fasilitas listrik. Namun masyarakat lebih mementingkan fasilitas listrik dari pada kepemilikan rumah, mereka berpikir bahwa tidak apa-apa bukan rumah sendiri asalkan ada listriknya sebab dengan adanya penerangan kegiatan yang lain dapat berjalan dengan baik terutama masyarakat yang bekerja sebagai pedagang (kios dan warung). Selain itu di daerah tersebut tidak ada fasilitas hiburan jadi hiburan satu-satunya adalah televisi atau radio yang memerlukan listrik dalam penggunaannya. Begitupun dengan keamanan, masyarakat berpikir bahwa jika keadaan aman maka mereka dapat bekerja dan beraktifitas dengan baik pula.

Sementara itu hubungan antara peningkatan jalan dengan pendidikan, fasilitas WC dan pekerjaan berada pada kategori lemah,

sedangkan variabel jenis rumah dan konflik antar suku memiliki hubungan yang sangat lemah dengan peningkatan jalan, dimana jenis bangunan rumah penduduk tidak mengalami peningkatan kondisi yaitu semi permanen dan non permanen. Kemudian konflik antar suku masih sering terjadi setelah adanya peningkatan jalan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dari hasil analisis pendekatan komparatif, maka diketahui bahwa terdapat perbedaan kondisi sosial ekonomi masyarakat sebelum dan setelah adanya peningkatan jalan, dimana mobilitas penduduk dan kepemilikan lahan mengalami perubahan yang paling baik diantara semua indikator yang ada. Sedangkan jenis pekerjaan dan jenis rumah tidak mengalami perubahan yang berarti.
2. Berdasarkan hasil analisis Chi square, maka kondisi sosial ekonomi masyarakat yang memiliki hubungan yang kuat dengan peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara yaitu : mobilitas penduduk, kepemilikan lahan, derajat kesehatan dan pendapatan.
3. Kondisi sosial ekonomi yang hubungannya sangat lemah dengan peningkatan jalan adalah Jenis bangunan rumah yang tetap pada kondisi bangunan non permanen dan semi permanen serta konflik antar suku masih sering terjadi setelah adanya peningkatan jalan.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan hasil penelitian, maka penulis merasa perlu mengajukan beberapa saran berikut :

1. Bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika harus mengalokasikan dana yang cukup untuk pembangunan prasarana yang lain (fasilitas air bersih/PAM, listrik PLN, kesehatan, pendidikan, terminal dan pasar) agar dapat menunjang peningkatan kondisi sosial ekonomi masyarakat di Distrik Mimika Timur dan lebih khusus lagi di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu.
2. Pemerintah Daerah Kabupaten Mimika dalam hal ini Dinas Perhubungan harus membuka jalur angkutan umum yang dapat melayani masyarakat di Desa Pomako dan Pigapu untuk jalur dari dan ke Kota Timika agar lebih memaksimalkan peningkatan kondisi sosial ekonomi masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Raharjo. 2004. *Teori-teori dan Pengembangan Wilayah*. Lembaga Penerbitan Universitas Hasanuddin (LEPHAS) Makassar.
- Adisasmita, Raharjo. 2005. *Ekonomi Transportasi*. Lembaga Penerbitan Universitas Hasanuddin (LEPHAS) Makassar.
- Ali, F, 1997, *Metode Penelitian Sosial Bidang Ilmu Administrasi dan Pemerintahan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Alam, Chairul. 2005. *Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan Di Kabupaten Bima Nusa Tenggara Barat (Kasus Jalan Kananta-Sai-Sampungu)*. Tugas Akhir Program Pasca Sarjana Universitas Makassar, Makassar.
- Amin M. 1996. *Penataan Ruang untuk Pembangunan Wilayah (Pendekatan Dalam Penyusunan Rencana Pembangunan Daerah yang Berdimensi Ruang)*, Pusat Studi Sumber Daya alam Dan Lingkungan, Lemlit-Unhas, Makassar.
- Arikunto, S. 1996. *Prosedur Penelitian (Suatu Pendekatan Praktek)*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Hendarto, Sri. dkk. 2001. *Dasar-Dasar Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Istijanto. 2005. *Riset Sumber Daya Manusia. Cara Praktis Mendeteksi Dimensi-dimensi Kerja Karyawan*. PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Jinca, M.Y. dkk. 2002. *Perencanaan Transportasi*, Program Magister Teknik Perencanaan Prasarana Universitas Hasanuddin Makassar.
- Kodoatie, J. Robert. 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, Pustaka Pelajar, Jakarta
- Morlok, E.K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Munawar, A. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Beta Offset, Jogjakarta.

- Osman, Yoenus Moch. 2003. *Aspek sosial Perencanaan Prasarana*, Pusat Pendidikan Keteknikan Badan Pengembangan SDM Departemen Kimpraswil, Bandung.
- Parikesit, D. 2002. *Modul Pelatihan Perencanaan Infrastruktur Pedesaan*. Kementerian Koordinator Perekonomian & International Labour Organization, Jakarta
- Pascasarjana Universitas Hasanuddin. 2005. *Pedoman Penulisan Tesis dan Disertasi*, Makassar.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. 1993. Jakarta
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 26 Tahun 1985 tentang Jalan*. 1985. Jakarta
- Salim, Abbas, H.A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Smelser, J. 1987. *Sosiologi Ekonomi*. Wira Sari.
- Soekanto, S. 1990. *Sosiologi Suatu Pengantar*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Tamin, Z. Ofyar. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi edisi kedua*. Penerbit ITB, Bandung.
- Tamin, Z. Ofyar. 2004. *Peran Transportasi Jalan dalam Menunjang Pengembangan wilayah*. Makalah Kuliah Tamu PPS Unhas Makassar.
- Tiro, M.A. 1999. *Analisis Data Frekwensi Dengan Chi Kuadrat* Hasanuddin University Press, Makassar
- Tiro, M.A. 2002. *Statistika Distribusi Bebas*. Andira Publisher, Makassar
- _____. 2004. *Studi Sistem Jaringan dan Moda Transportasi di Kabupaten Mimika*. Laporan Akhir Tahun Anggaran 2004, Bappeda Kabupaten Mimika, PT Jakarta Rencana Selaras.
- _____. 2005. *Kabupaten Mimika Dalam Angka 2005*, BPS kerjasama Bappeda Kabupaten Mimika.
- _____. 2005. *Distrik Mimika Timur Dalam Angka 2005*, BPS kerjasama Bappeda Kabupaten Mimika.

Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan. 2004.
Jakarta

Wirartha, I.Made. 2006. Metodologi Penelitian Sosial Ekonomi. Penerbit
Andi, Yogyakarta.

Lampiran 1. Formulir Kuisisioner Untuk Responden

Isi dan lingkarkanlah jawaban pada angket/kuisisioner dibawah ini sesuai dengan jawaban yang menurut anda paling tepat. Coret yang tidak perlu dan kerahasiaan pribadi anda kami jamin.

1. Nomor responden :(diisi oleh peneliti)
2. Tingkat pendidikan : SD/SMP/SMA/Sarjana
3. Pekerjaan :
4. Tingkat pendidikan anak-anak Bapak/ibu **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
 - a. SD
 - b. SMP
 - c. SMA
 - d. Akademi/PT
5. Tingkat pendidikan anak-anak Bapak/ibu **setelah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
 - a. SD
 - b. SMP
 - c. SMA
 - d. Akademi/PT
6. Apa pekerjaan Bapak/ibu **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
 - a. Petani
 - b. Pedagang
 - c. Nelayan
 - d. Sopir
 - e. PNS/TNI
 - f. Swasta
7. Total pendapatan / penghasilan Bapak/Ibu rata-rata setiap bulan **sebelum** adanya peningkatan jalan.
 - a. Kurang dari Rp. 500.000,-
 - b. Rp. 500.000 – Rp. 1.000.000
 - c. Lebih besar dari Rp.1.000.000
8. Total pendapatan / penghasilan Bapak/Ibu rata-rata setiap bulan **setelah** adanya peningkatan jalan.
 - a. Kurang dari Rp. 500.000,-
 - b. Rp. 500.000 – Rp. 1.000.000
 - c. Lebih besar dari Rp.1.000.000

9. Bagaimana Status rumah yang Bapak/Ibu tempati **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Milik sendiri
 - b. Rumah kontrakan
 - c. Rumah saudara
10. Bagaimana Status rumah yang Bapak/Ibu tempati sekarang **setelah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Milik sendiri
 - b. Rumah kontrakan
 - c. Rumah saudara
11. Bagaimana dengan jenis bangunan rumah yang Bapak/Ibu tempati **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Permanen
 - b. Semi Permanen
 - c. Non Permanen
12. Bagaimana dengan jenis bangunan rumah yang Bapak/Ibu tempati sekarang **setelah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Permanen
 - b. Semi Permanen
 - c. Non Permanen
13. Bagaimana dengan fasilitas listrik pada rumah yang Bapak/Ibu tempati **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sudah ada
 - b. Menumpang listrik tetangga
 - c. Belum ada
14. Bagaimana dengan fasilitas listrik pada rumah yang Bapak/Ibu tempati sekarang **setelah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sudah ada
 - b. Menumpang listrik tetangga
 - c. Belum ada

15. Bagaimana dengan fasilitas WC/kamar mandi pada rumah yang Bapak/Ibu tempati **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- Sudah ada
 - Belum ada
16. Bagaimana dengan fasilitas WC/kamar mandi pada rumah yang Bapak/Ibu tempati sekarang **setelah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- Sudah ada
 - Belum ada
17. Bagaimana pendapat Bapak/ibu dengan luas lahan yang dimiliki **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- $< 5000 \text{ m}^2$
 - $5000 \text{ m}^2 - 10000 \text{ m}^2$
 - $> 10000 \text{ m}^2$
18. Bagaimana pendapat Bapak/ibu dengan luas lahan yang dimiliki **setelah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- $< 5000 \text{ m}^2$
 - $5000 \text{ m}^2 - 10000 \text{ m}^2$
 - $> 10000 \text{ m}^2$
19. Bagaimana dengan keadaan kesehatan Bapak/ibu dan anggota keluarga **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- Sangat baik
 - Baik
 - Tidak baik
20. Bagaimana dengan keadaan kesehatan Bapak/ibu dan anggota keluarga **setelah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- Sangat baik
 - Baik
 - Tidak baik

21. Bagaimana pendapat Bapak/ibu dengan askes menuju pasar, pelayanan kesehatan, pusat Kota Timika, sekolah, dan ke tempat-tempat pelayanan umum lainnya **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sangat lancar
 - b. Lancar
 - c. Tidak lancar
22. Bagaimana pendapat Bapak/ibu dengan askes menuju pasar, pelayanan kesehatan, pusat Kota Timika, sekolah, dan ke tempat-tempat pelayanan umum lainnya **sesudah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sangat lancar
 - b. Lancar
 - c. Tidak lancar
23. Bagaimana pendapat Bapak/ibu terhadap keamanan barang-barang yang diangkut dan keselamatan penumpang **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sangat aman
 - b. Aman
 - c. Tidak aman
24. Bagaimana pendapat Bapak/ibu terhadap keamanan barang-barang yang diangkut dan keselamatan penumpang **sesudah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sangat aman
 - b. Aman
 - c. Tidak aman
25. Bagaimana pendapat Bapak/ibu dengan konflik antar suku **sebelum** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sangat sering
 - b. Sering
 - c. Jarang
26. Bagaimana pendapat Bapak/ibu dengan konflik antar suku **sesudah** adanya peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara?
- a. Sangat sering
 - b. Sering
 - c. Jarang

b. Sering

27. Bagaimana pendapat Bapak/ibu tentang pengaruh peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara terhadap kondisi sosial ekonomi anda?

a. Sangat baik

c. Tidak Baik

b. Baik